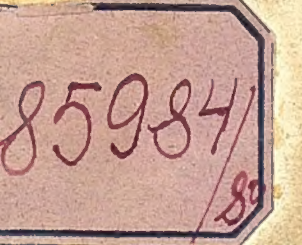
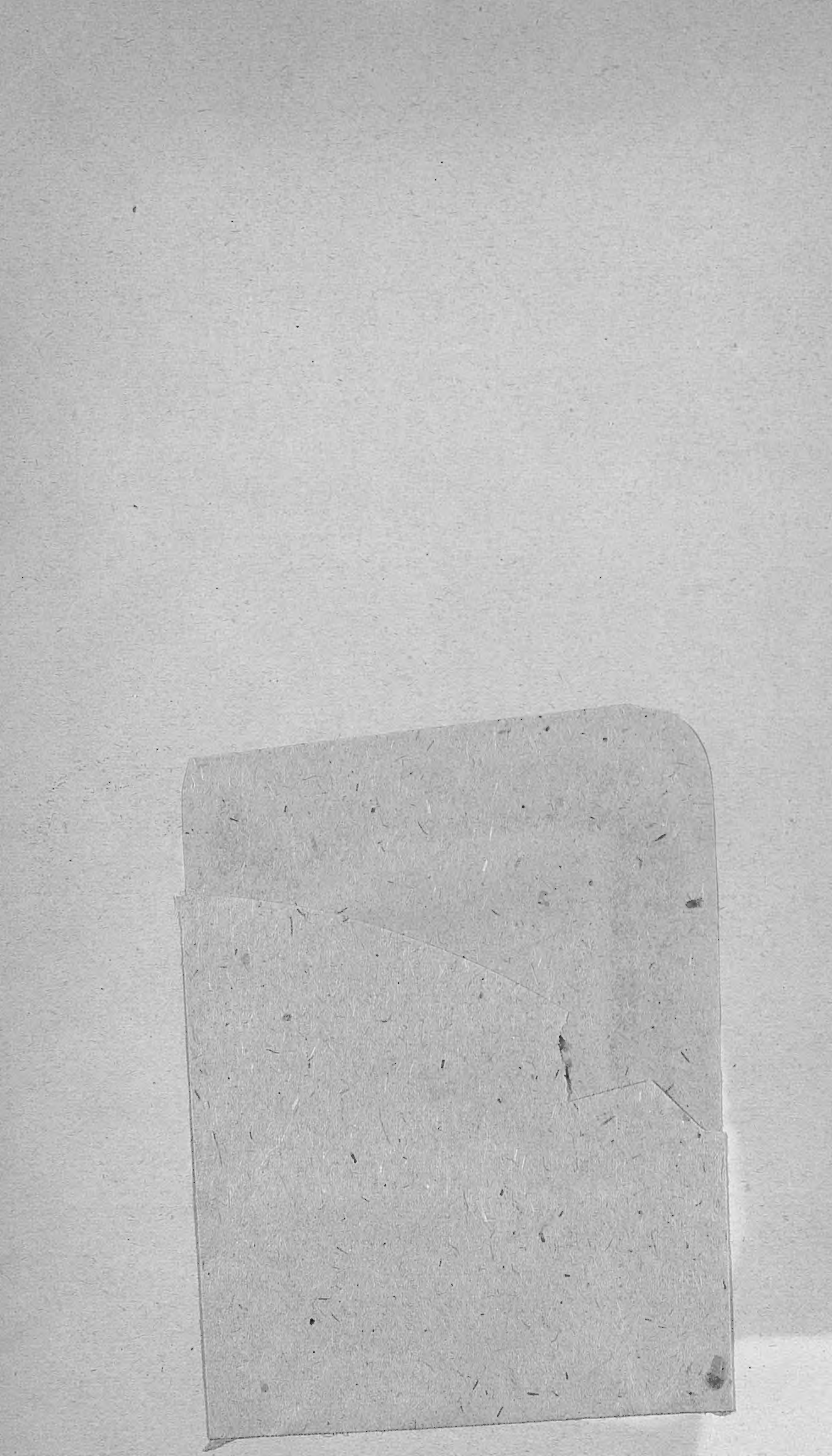
К. УШАКОВ

ПОДГОТОВКА ВОЕННЫХ СООБЩЕНИЙ РОССИИ К МИРОВОЙ ВОЙНЕ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1928





СССР Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

НАУЧНО-УСТАВНОЙ ОТДЕЛ ШТАБА РККА

К. УШАКОВ

ПОДГОТОВКА ВОЕННЫХ СООБЩЕНИЙ РОССИИ К МИРОВОЙ ВОЙНЕ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ОТДЕЛ ВОЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
МОСКВА 1928 ЛЕНИНГРАД

В, 10. Гиз № 26884/м.
Ленинградский Областлит № 14537.
$12^1/_2$ п. Тираж 3 000.

СОДЕРЖАНИЕ

*

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ.

ВВ — военное ведомство
ГУГШ — Главное управление генерального штаба.
ГВИУ — Главное военно-инженерное управление.
ГВТУ — Главное военно-техническое управление.
ГИУ — Главное интендантское управление.
ГАУ — Главное артиллерийское управление.
Упвосо — Управление военных сообщений главного управления генерального штаба.
МПС — министерство путей сообщения.
Начвосо — начальник военных сообщений.
Начвосоверх — начальник военных сообщений штаба верховного главнокомандующего.
Начвософронта — начальник военных сообщений фронта армий.
Нэхо — начальник этапно-хозяйственного отдела штаба армии.
З — заведующий передвижением войск.
ЗК — комендант станции.
Желбат — железнодорожный батальон.
Желрота — железнодорожная рота.
Эгуч — этапный участок.
Этбат — этапный батальон.
Этрота — этапная рота.
Авторота — автомобильная рота.
Ж. Д. — железная дорога.
Проп. способность — пропускная способность.
Провоз. способность — провозная способность.
УПС — управление путей сообщений.
Мобплан — мобилизационный план.
Мобрасписание — мобилизационное расписание.
в. о. — военный округ.

ОТ АВТОРА.

Настоящий труд является попыткой обзора работы бывшего Управления военных сообщений Главного управления генерального штаба по подготовке тыла России к мировой войне в части, касающейся устройства военных сообщений армии на европейском театре войны.

Автором взят период после русско-японской войны (с 1907 г.) до объявления мобилизации русской армии в июле 1914 года.

Разумеется, участие в общей работе по подготовке западно-пограничной полосы началось для Управления военных сообщений значительно раньше, но период после русско-японской войны являлся наиболее важным в работе Управления военных сообщений.

В ряду многих недочетов в подготовке страны к обороне эта война указала на слабость железнодорожной сети России, на важность подготовки гужевого транспорта, на недостаточность и неподготовленность войск военных сообщений и на не вполне удовлетворительную организацию их. Эта война истощила неприкосновенные запасы подведомственных Управлению военных сообщений войск и т. д.

Предстояло разрешить ряд неотложных задач. Из них выделялась своей сложностью и трудностью задача по переустройству и развитию железнодорожной сети, без чего надорванная неудачной войной обороноспособность государства не могла быть восстановлена. Второй задачей являлась реорганизация и усиление войск военных сообщений и создание новых специальных частей, как напр., автомобильных и т. д.; третьей — спешное восстановление мобилизационных запасов имущества железных дорог, в том числе паркового (узкоколейных ж. д.), транспортных (обозных) войск, инвентаря, санитарных поездов, продовольственных пунктов и проч.

Были и другие, не менее важные, задачи, наприм., оборудование западно-пограничной полосы сетью шоссейных дорог и проведение ряда важных законопроектов, способствовавших усилению обороноспособности страны (военно-судовая повинность, автомобильная повинность, повозочная и проч.).

Для разрешения этих задач, в особенности первой, требовались огромные денежные средства, которых в государственном казначействе не было, и это вечное, хроническое безденежье казны наложило отпечаток на всю работу Управления военных сообщений. Последнему предстояло не только изыскание необходимых средств, но и выбор наиболее экономных способов разрешения главнейших

задач. Насколько успешно были разрешены указанные задачи и какие трудности встретило Управление военных сообщений на пути их разрешения, автор излагает в настоящем труде.

Этот труд должен был опираться главным образом на документы архива Управления военных сообщений периода с 1905 по 1914 г. и на архив Начальника военных сообщений штаба верховного главнокомандующего. Но их в московских архивах военного ведомства не оказалось, кроме 2-3 десятков дел Управления военных сообщений периода с 1906 по 1908 г., на которых, конечно, нельзя было обосновать работу, тем более, что деятельность этого управления развернулась в широком масштабе после 1909 г. в связи с реформами Сухомлинова.

Необходимые материалы пришлось искать главным образом среди дел Управления генерал-квартирмейстера Главного управления генерального штаба. Эти розыски, затрудняя и усложняя работу, к сожалению, не всегда были удачны; попытки же найти хотя бы следы дел Управления военных сообщений и начальника военных сообщений штаба верховного главнокомандующего были безрезультатны. Можно предполагать, что архивы эти погибли.

Между тем в них был собран ценнейший материал по предполагавшемуся и фактическому устройству тыла армии, и отсутствие этого материала, конечно, отразилось на полноте разработки некоторых вопросов. Автор позволил себе освещать полнее те вопросы, для которых имелся нужный материал, невольно суживая другие вопросы, всестороннее освещение которых, в силу отсутствия достаточного материала, было затруднительно. Восполнять недостаток документов данными личного опыта 16-летней службы по военным сообщениям в мирное и военное время автор избегал. В результате — неодинаковая полнота и ценность глав.

Главное внимание автора было обращено на железнодорожный транспорт, игравший такую огромную роль в мировую войну. Значение железных дорог в жизни страны так велико, а знакомство с ними и понимание условий их работы даже старшим командным составом старой армии, за малыми исключениями, было столь недостаточно, что автор сознательно детализировал некоторые вопросы, желая дать больший материал для ознакомления с работой железнодорожного транспорта во время войны тем лицам командного состава Красной Армии, которые заинтересовались бы этими вопросами.

Отнюдь не желая придавать своему труду характера учебника, автор руководился главным образом следующим: 1) дать рядовому читателю исходные данные для дальнейшей разработки устройства военных сообщений армии, 2) на примерах прошлого учиться избегать повторения ошибок в будущем.

ВВЕДЕНИЕ.

Роль отдельных видов транспорта в мировой войне. — Краткий очерк эволюции железнодорожного транспорта и взглядов на него.

Роль отдельных видов транспорта в мировой войне.

Из всех видов транспорта, обслуживавших русскую армию в мировой войне 1914 — 1918 гг., преобладающее значение принадлежало железнодорожному транспорту.

Грунтовый транспорт по своей работе далеко не достигал того значения, как первый.

Что касается водного транспорта, то его роль, несмотря на обилие водных путей в стране и наличие значительных транспортных средств, была крайне ограничена, во-первых, тем, что направление главных водных путей не совпадало с направлением операций, отчасти же потому, что ГУГШ, считаясь с финансовыми затруднениями правительства, нуждавшегося в огромных средствах для железнодорожного строительства в Сибири, не могло уделить при разработке вопросов подготовки к войне должного внимания даже и тем речным системам, которые могли быть использованы для подвоза в армию части грузов.

В результате те немногие водные пути, которые могли бы облегчить работу ж. д., оказались не подготовленными и потому не вполне работоспособными.

Сильное развитие автомобильного дела в армиях иностранных государств в годы, предшествовавшие мировой войне, не было учтено ГУГШ, почему русская армия, вообще сильно уступавшая противнику в деле снабжения техническими средствами, оказалась на последнем месте и по численности автомобильных войск.

Только что нарождавшийся в русской армии автомобильный транспорт в начале войны играл небольшую роль и стал развиваться, начиная лишь с 1915 г., оставаясь все же в зачаточном состоянии по сравнению с автотранспортом в армиях противника и союзников.

Вот почему в предлагаемом труде вопросам железнодорожного транспорта отведено главное место.

Прежде чем перейти к ознакомлению с устройством всех видов транспорта, обслуживавших русскую армию во время мировой войны, остановимся вкратце на истории развития железнодорожного транспорта, игравшего главную роль в мировой войне в армиях обеих сторон.

Напомним также, как изменялись взгляды военных авторитетов на западе и в России на значение этого вида транспорта в военном деле.

Эволюция железнодорожного транспорта. Предшественниками железных дорог были „колейные пути“ — деревянные брусья, применявшиеся на западе в рудниках, каменоломнях и пр. задолго до появления паровоза.

В XVIII в. на смену деревянным брусьям появился чугунный рельс, а обыкновенное колесо, для предупреждения схода с рельсов, заменили колесами с закраиной. Повозки (вагонетки) с такими колесами уже не могли более двигаться по обыкновенным дорогам и требовали „железных“ (рельсовых) дорог.

Этим разделением завершилось разграничение понятий о движении по обыкновенным и железным дорогам.

До изобретения паровоза повозки (вагонетки) приводились в движение мускульной силой людей или животных. Вскоре после изобретения Дж. Уатом (1763 г.) паровой машины явилась мысль применить к передвижению повозок силу пара. Попытки эти не удавались вплоть до появления построенного в 1814 г. Стефенсоном первого, основанного на силе трения, паровоза, двигавшего повозку со скоростью 9 *км* в час, что в глазах современников изобретателя было огромным достижением. Спустя 5 лет стефенсоновский паровоз „Рокет“ тащил уже поезд весом в 19 *т* со скоростью 22 *км* в час.

Успехи „Рокета“ повели к дальнейшему развитию железнодорожного дела сначала в Англии, а затем и в других государствах.

Преимущества нового способа передвижения над старым были так велики, открывавшиеся перспективы так заманчивы, что остановиться на достижениях 1829 г. было нельзя, несмотря на препятствия, встречавшиеся изобретателями в поисках лучшего типа паровозов.

Недостатками первого „поезда“ были: малая сила тяги паровоза, незначительная скорость движения и ничтожная грузоподъемность вагончика. Поэтому первые требования к железным дорогам со стороны торговых и промышленных кругов сводились именно к увеличению скорости движения поезда и его грузоподъемности.

Эти требования, постепенно возрастая, привели к конструированию современных нам тяжелых паровозов весом свыше 88 *т* (без тендера) с большой силой тяги и скоростью движения до 140 *км* в час.

Техника паровозостроения под давлением торгово-промышленных запросов, улучшая тип паровоза, стала конструировать их уже по назначению (пассажирские, товарные, маневренные и прочие типы паровозов), преследуя попутно и цели экономии в топливе и в воде.

Повышение тяговой силы и скорости движения паровоза

повлекло за собой усиление типа вагона[1] и рельса.[2] Повысился и вес товарного поезда до 1 000 *т* и более, при скорости не менее 30 *км* в час. Одновременно с улучшением двигателя и ростом потребности в железнодорожных сообщениях непрерывно росла и сеть ж. д. земного шара, достигнув к 1914 г. общей длины 1 110 237 *км*.[3] Значение ж. д. в экономической жизни страны было быстро оценено всеми.

Что касается применениа ж. д. в военном деле, то первой воспользовалась их услугами Пруссия в кампанию 1849 г., и затем уже ни одна последующая война в старом и новом свете не обходилась без использования железнодорожной сети воюющими странами.

Германия была первым государством, правильно оценившим огромное значение ж. д. как нового орудия войны и блестяще использовавшим свою железнодорожную сеть в период 1914—18 гг.

Железные дороги по мере своего развития и улучшения способов эксплуатации оказывали все большее и большее влияние: 1) на организацию и численность армии, 2) на мобилизацию и сосредоточение, 3) на независимость войск на театре войны от расстояний, облегчая командованию выполнение оперативных перебросок, 4) на устройство базы и подвоза запасов к ней и т. д.

Все эти положения ясны без доказательств. Ни один момент даже мирной жизни армии не обходится без участия ж. д.

Этот взгляд на ж. д., давно укоренившийся на западе, разделялся и русским генеральным штабом, но задачи, возлагаемые им на ж. д. страны, вследствие слабого развития сети, были значительно уже.

Учитывая колоссальную территорию государства и незначительность по сравнению с ней железнодорожной сети, русский генеральный штаб невольно должен был относиться снисходительно к оценке успешности содействия ж. д. делу мобилизации и сосредоточения армии. Не избалованный в прошлом быстротой мобилизации армии, русский генеральный штаб довольствовался первоначально немногим, находя, например, „удовлетворительной" скорость мобилизации 1859 г., длившейся почти 6 месяцев.[4]

В 1863 г. мобилизация соответствующими мероприятиями была ускорена и достигнутые в этом отношении результаты были признаны „не оставляющими желать лучшего".[5]

---

[1] Грузоподъемность товарного вагона с 2 *т* вначале постепенно дошла в 1890 г. до 15 *т*, остановившись на 16 - 17 *т* для нормального двухосного вагона и на 30 *т* и 34 *т* для специальных 4-осных американского типа.

[2] Утяжелением рельс с заменой железа сталью.

[3] Стат. Сборник МПС, вып. 141. В 1840 г. длина сети ж. д. земного шара составляла всего 8 640 *км*, в 1860 г. — 108 тыс. *км*, в 1880 — 367 тыс. и т. д.

[4] Перед кампанией 1859 г. 67 тыс. бессрочно-отпускных собирались около 6 месяцев. Макшеев, „Железные дороги в военном отношении".

[5] Эти результаты выражались в прибытии $^2/_3$ из числа 155 тыс. бессрочно-отпускных в течение 2 месяцев; наиболее скоро мобилизованные войска были готовы через 2 месяца, а последние через 5 месяцев. Макшеев, „Железные дороги в военном отношении".

Мобилизация 1876 г., при которой воспользовались помощью ж. д., дала уже лучшие по тому времени результаты. [1]

Участие железнодорожной сети в русско-японской войне не дало примеров ни быстроты выполнения мобилизации армии, производившейся в особых условиях, ни быстроты переброски больших войсковых масс при условии пользования единственной одноколейной ж. д.

В период, предшествовавший войне, высшие руководители ВВ в России также не задавались широкими целями. Сосредоточение главных сил к 28-му дню мобилизации являлось пределом возможности. Однако, намечавшееся программой 1912 г. усиление сети давало Упвосо надежду выполнить по расписанию № 20 перевозки по сосредоточению к 16-му дню мобилизации, что явилось бы уже огромным успехом русских ж. д.

Надежды Упвосо на ускорение мобилизации и сосредоточения армии путем радикального улучшения железнодорожной сети страны, однако, не осуществились.

Слегка улучшенная после русско-японской войны, но столь же далекая от совершенства, как и до этой войны, железнодорожная сеть России, уже в силу необходимости, по требованию ВВ, стала частично исправляться только с объявлением мобилизации.

К ознакомлению с устройством русской железнодорожной сети мы и перейдем.

---

[1] Запасные в большинстве прибыли на сборные пункты на 5-й день мобилизации, а войска Европейской России были укомплектованы людьми на 15-й день мобилизации. (Редигер, „Записки по администрации", 1888 г.)

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Краткий обзор и оценка сети железных дорог России в экономическом и военном отношении. — Влияние железнодорожной сети на планы стратегического развертывания.

Краткий обзор и оценка сети ж. д. России в экономическом и военном отношении.

Причина огромного влияния сети страны на развитие народного хозяйства заключается в преимуществах железнодорожных сообщений над всеми другими способами сухопутных сообщений: по быстроте передвижения, дешевизне, безопасности и регулярности перевозки железные дороги стоят вне сравнений.

Положительные свойства ж. д. для России, с ее огромными расстояниями и неисчислимыми природными богатствами, имеют особо важное значение.

Бедная числом верст сеть русских ж. д., при всем ее техническом несовершенстве, способствуя росту и развитию экономических сил страны, в последние перед войной годы занимала видное место в доходной смете государства.

По абсолютным цифрам перевезенных грузов и пассажиров работа сети, постепенно усиливаясь после 1908 г., сильно возросла к 1913 г., когда по сети было сделано свыше 416 млн поездо-*км*, против 381 млн в 1908 г. Из сделанного числа поездо-*км*. уже в 1908 г. на товарное движение приходилось около 95,6%, на хозяйственное — 3,27% и на долю воинского движения — 1,12%. [1]

Эти результаты следует признать очень хорошими, если принять во внимание, что общее протяжение ж. д., находившихся в эксплуатации на 31 августа 1913 г., равнялось всего 69 576 *км*, из которых 46 883 *км* эксплуатировались казной, а 22 693 *км* — частными обществами.

При сравнении числа километров железнодорожной сети, приходившихся на 100 *кв. км* пространства и на 10 тыс. жителей в России, с подобными же данными соседних государств видим, что по данным 1913 г. приходилось километров железных дорог:

	На 100 *кв. км* пространства	На 10 000 жителей
Германия	11,7	9,4
Франция	9,4	12,9
Австро-Венгрия	7,0	9,1
Евр. Россия	1,06	4,1

[1] Сборник Министерства путей сообщения, вып. 141-й, и Михайлов, „Эволюция русского транспорта“.

Из таблицы видно, что наличие рельсовых путей в Европейской России на единицу пространства было почти в 11 раз ниже Германии и в 7 раз ниже Австро-Венгрии. Сравнение в этом отношении азиатских владений России давало еще более неудовлетворительные цифры. Кроме того, русская железнодорожная сеть уступала сети ж. д. противника и по числу километров второй колеи. В России двупутные железные дороги составляли около 25—27% длины всей сети, в то время как у противника их было не менее 40%. Ничтожен был и процент дорог местного пользования, составлявший на 1 января 1914 г. менее 3%.[1]

Последние перед войной годы отличались большим несоответствием грузооборота на ж. д. с ростом сети. Общеизвестны факты хлебных залежей на ж. д. юго-востока России, затруднения с вывозом донецкого топлива, постоянные „сложения ответственности“ зимой отдельными линиями и узлами, вызывавшие запрещения и ограничения погрузки, трудность выезда из некоторых крупных центров и курортных мест в некоторые периоды года и т. д.

Впрочем, неудовлетворительность обслуживания ж. д. экономических нужд страны была отмечена еще в 1881 г.[2] В результате несоответствия состояния и роста железнодорожной сети экономическим нуждам страны явилась перенапряженность в работе сети, возраставшая с каждым годом.

Так, в 1901 г. на одну версту (1,06 *км*) сети в Европейской России приходилось 48,8 пудо-верст, тогда как во Франции — 26, а в Австро-Венгрии — 27,7. К 1911 г. число это в России возросло уже до 63, т. е. на 29%, в 1913 г. до 74, или 50%, в то время как во Франции, например, оно увеличилось всего до $35^1/_2$, а в Австро-Венгрии до 35,7, оставаясь без изменения ряд лет, при непрерывном росте перенагруженности в России.[3]

Если к этому прибавить еще техническое несовершенство сети[4] и слабость парка подвижного состава, то общая картина состояния железнодорожного транспорта России будет достаточно ясна.

К началу войны 1914 г. паровозный парк русской сети состоял из 20 057 паровозов (16 234 товарных и 3 823 пассажирских). Из них на каменном угле около 75%, на нефти 20% и 5% на дровах, что давало на 100 *км* сети 32 паровоза против 50 паровозов в Германии и 28 в Австрии. Значительная разница в числе паровозов усугублялась еще ветхостью парка русских паровозов, из которых четвертая часть находилась уже в работе от 20 до 50 лет и свыше и только 75% менее 25 лет. Принятый на сети срок службы паровоза в 25 лет показывает, что из всего паровозного парка рабочим можно было считать только $^3/_4$ общего числа паровозов. При этом установленный процент больных паро-

---

[1] Дороги местного пользования играют не малую роль в экономике страны.
[2] Комиссией Баранова.
[3] Михайлов, „Эволюция русского транспорта“.
[4] Отсутствие на многих узловых станциях достаточного количества складочных помещений, централизации стрелок, электро-блокировки перегонов, эстакад для ускорения набора топлива, слабая оборудованность мастерских и пр.

возов до войны колебался в пределах от 15 до 17. Уступал по числу и вагонный парк, составляя в 1910 г. всего 8,01 товарных вагонов на версту, против 11,61 вагона в Германии, но превосходил парк Австрии (6,3).

Краткий обзор состояния русской железнодорожной сети в экономическом отношении дает основание считать недостаточной подготовленность ее и в военном отношении. Построение русской сети для обороны границ было неудовлетворительно, так как звенья сети распределялись крайне неравномерно по территории страны. Между тем правильное начертание сети при достаточной ее густоте больше всего влияет на быстроту мобилизации и служит важным условием удобного использования сети для перевозок по сосредоточению. Рассматривая под этим углом зрения железнодорожную сеть одной только Европейской России, мы увидим, что густота ее сильно понижалась к востоку от меридиана Москва — Севастополь, переходя всего в 2 магистрали, являвшихся связью европейской сети с Сибирью.

Число линий, выходивших на фронт устье Немана — устье Дуная, составляло всего 13 (21 колея), тогда как со стороны противника на тот же фронт выходило 32 линии с 46 колеями, т. е. более чем двойное превосходство. При этом против Германии к западу от Вислы (по территории Варшавского в. о.) выводили всего 3 колеи против 10 германских, а к Кракову 4 против 8 австрийских. Если сопоставить эти цифры с техническим несовершенством русской сети и величиной территории, то будет ясно, почему противники могли сосредоточить на русской границе все свои силы между 13-м и 15-м днями мобилизации, в то время как русское командование — только на 28-й день.

В общем к началу мировой войны Россия имела железнодорожную сеть, не удовлетворявшую ни военным, ни экономическим требованиям, бедно развитую, не вполне удовлетворительную по начертанию, а главное, крайне пеструю по пропускной способности отдельных линий и к тому же бедно снабженную подвижным составом, вследствие чего даже небольшая фактическая проп. способность не могла быть использована.

В несравненно большей степени все сказанное надо отнести к частной железнодорожной сети, отличавшейся наибольшей технической отсталостью и потому еще менее (чем казенная сеть) удовлетворявшей потребностям страны в военном отношении.

Влияние ж.-д. сети на планы стратегического развертывания.

После войн 1866 г. и особенно 1870 г. (указавших на значение ж. д. в вопросах сосредоточения армий к границе), а главным образом после образования в 1879 г. тройственного союза, В. В. пришлось при разработке в 1879 г. соображений о планах ведения войны с западными соседями прежде всего учитывать несовершенство и бедность сети русских ж. д.

Это обстоятельство оказывало отрицательное влияние на свободу выбора решения при разработке вопросов стратегического развертывания армии, вынуждая ограничиваться в соображениях

на первое время войны — обороной, а в вопросе военной подготовки — укреплением границ. Так, при разработке плана войны 1880 г. мы приурочили наши первые оборонительные позиции к линиям Немана, Бобра, Нарева и Вислы, связав с ними и наши работы по развитию сети путей сообщения. [1]

Начало систематической подготовки западной пограничной полосы как базы относится к 1882 г., с которого началось ежегодное ассигнование средств на постепенное развитие района.

Общая сумма затрат государственного казначейства (только по Варшавскому и Виленскому в. о.) за время с 1882 г. по 1902 г. составляла: 140 млн руб. на крепости, 28 млн руб. — на постройку стратегических шоссе и 143 млн руб. — на устройство стратегических железнодорожных линий (без подвижного состава). Стоимость всей подготовки пограничной полосы составляла около 628 млн руб., из которых только на ж. д. около 310 млн руб. [2]

К 1883 г. организационные мероприятия и некоторое, хотя и слабое, развитие железнодорожной сети повлекли за собой пересмотр плана 1880 г. и небольшое ускорение сосредоточения: готовность армии как на случай обороны, так и наступления определялась 17 — 29 днями, и только виленская армия замедляла готовность до 35-го, а резерв у Бреста — до 40-го дня.

Такая медленность сосредоточения объяснялась недостаточным развитием ж. д. и отсутствием шоссейных дорог. „Пока дороги на нашем западе не получат необходимого развития, нет плана действий, который мог бы обещать нам сколько-нибудь верный и надежный успех“. [3]

Пожелания доклада 1883 г. о подготовке во всех отношениях театров войны: Неманского, Вислинского и Волынского осуществлялись постепенно, в зависимости от отпускаемых на это средств. Так, начата была постройка Полесских ж. д., усиливалась провоз. способность других линий, ведущих в районы сосредоточения, намечена сеть шоссейных дорог и пр.

В 1887 г. ген. Обручевым был представлен новый доклад царю, в котором указывалось, что в результате усилий последних лет достигнуты успехи в мобилизационной готовности, но в деле быстроты сосредоточения успехи оказались малыми. Так как рассчитывать на быстрое развитие железнодорожной сети, отвечавшее насущным военно-политическим интересам государства, по соображениям финансовым, оказывалось невозможным, то единственным способом, могущим хоть отчасти восполнить недостаточную подготовку государства в железнодорожном отношении, являлось усиление войск в пограничных округах. Этот принцип и сохранял свою силу до последнего перед войной времени.

---

[1] Докладная записка на имя в. м-стра Куропаткина, № 161, 1903 г. В. И. Арх., д. № 177485.

[2] В. И. Арх., № 177485.

[3] В. И. Арх., д. № 177486, стр. 71. (Докл. 1883 г.)

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Роль ж. д. при мобилизации и сосредоточении армии. — Перевозки русско-японской войны.

Роль ж. д. при мобилизации и сосредоточении армии.

Скорость мобилизации армии, как это видно из I главы, и сосредоточение ее в намеченном районе находятся в большой зависимости от состояния железнодорожной сети страны.

Срок боевой готовности войсковой части определяет возможный день ее посадки для следования в район сосредоточения и влияет на скорость выполнения последнего. Чем быстрее прибудут запасные со сборных пунктов в части войск, тем скорее „отмобилизуется войсковая часть" и тем раньше будет готова к походу.

Но прежде чем прибыть в части войск, запасные должны пройти чаще пешком, реже на подводе, из своих сел и деревень к волостным (уездным) сборным пунктам, а оттуда уже одиночным порядком или командами следуют обычно по ж. д., к своим частям. Для этого периода мобилизации густота железнодорожной сети и густота пассажирского движения, а также длина переезда по железной дороге играют важную роль. Главную массу запасных дает деревня, [1] и здесь расстояние от населенного пункта до станции посадки отзывается всецело на сроках прибытия запасных в войска.

2-3 суток пути пешком и даже на подводе до станции посадки из некоторых местностей, в особенности севера и северо-востока России, не говоря уже про Сибирь, составляли в 1914 г. нормальное расстояние. [2] Районов же, из которых запасный в течение суток мог попасть на сборный пункт, а оттуда в войсковую часть, было очень мало. Только центральный район, промышленные центры и территории Варшавского и части Виленского в. о. допускали эту возможность. Это обстоятельство и было причиной необычайно длинных сроков боевой готовности даже первоочередных частей (7-й, 8-й дни мобилизации). Таким образом, на боевую готовность частей войск сильно влияла незначительная, по сравнению с площадью территории, длина железнодорожной сети государства, выражавшаяся ничтожной цифрой 1,06 *км* рельсового пути на 100 *кв. км* пространства в Европейской России.

---

[1] Крупных населенных пунктов стоянок войсковых частей, в которых призыв обходится без помощи железных дорог, в России было мало.

[2] Были и уродливые исключения — запасные некоторых уездов Архангельской губернии прибывали на станции посадок на 35-й и 40-й дни мобилизации.

Первое использование ж. д. в России для сбора запасных и массовой перевозки отмобилизованных частей, которое могло бы послужить для Упвосо примером в работах по подготовке железнодорожной сети, имело место в войну 1876 — 1877 гг. и хотя и не было удачно, все же дало кое-что поучительное для будущего.

К 1876 г. сеть русских ж. д. равнялась всего 18 882 *км*.

Большая часть железных дорог того времени по своему направлению удовлетворяла в известной степени торговым потребностям государства, но лишь случайно совпадала с требованиями стратегическими.

По числу и направлению железнодорожных линий, находившихся в эксплуатации в 1876 г., Россия была более подготовлена к войне, чем Турция. [1]

Техническая сторона ж. д. оставляла желать лучшего. Недостатки были следующие: почти все дороги были однопутные с плохим полотном и тяжелым профилем пути, требовавшим в зимнее время легких поездов. Водоснабжение было из колодцев, подвергалось случайностям от изменения погоды и часто портилось, угрожая задержкой движению поездов. Станции были мало развиты, с малым числом путей и легко поэтому забивались эшелонами. Запасы топлива были недостаточны и не соображены с потребностью мобилизационного движения. Планы перевозок запасных и мобилизованных частей были составлены для общей мобилизации, а фактически мобилизация 1876 г. была частная; требовалось спешно составлять планы, постепенно дополняя их, причем ряд частей был пропущен. Разработка планов затруднялась трехкратным изменением пунктов высадки войск и состава действующей армии. Войска не были подготовлены к перевозкам по ж. д. Необходимость точного выполнения планов была для них настолько неясна, что очень часто полки опаздывали без причин к пунктам посадок на несколько часов. Не ясна была войскам и особенность массовой перевозки и т. д. [2]

Этот опыт единовременной массовой перевозки войск на большие расстояния был первым в России, что отчасти объясняет крупные недочеты со стороны органов передвижения войск главного штаба и железнодорожных управлений, которыми сопровождалась эта перевозка. Ж. д. выполнили в данном случае свое задание, но с большим трудом, хотя при более умелом пользовании ими, несомненно, смогли бы дать и лучшие результаты.

В частности ход перевозок был следующий: перевозки запасных начались 5 ноября и продолжались до 12 ноября, когда все воинские перевозки были остановлены. Остановка в передвиже-

---

[1] Для сосредоточения армии в войне с Турцией на европейском театре могли служить 3 линии и 2 вспомогательных, а именно: 1) Белосток — Брест — Казатин — Жмеринка — Бирзула — Кишинев — Унгени, 2) Москва — Курск — Киев — Жмеринка, 3) Харьков — Елизаветград — Бирзула. Вспомогательными: Вилейка — Бахмач и Москва—Брест. Для сосредоточения на Кавказе—одна линия и две вспомогательных: Москва — Козлов — Воронеж — Ростов — Владикавказ и вспомогательные: Москва—Курск — Лозовая — Ростов и Поти — Тифлис.

[2] Русско-Турецкая война, том 1-й.

ниях запасных была вызвана переполнением главных линий подвижным составом, шедшим с северных дорог на усиление южных без заранее составленных маршрутов, почему эта переброска и совпала с движением запасных. Для урегулирования воинских перевозок, не меняя плана, они были остановлены на 3 дня. Этот перерыв позволил продолжать движение. Около 20 ноября перевозка запасных закончилась. Наступил второй период — перевозка укомплектованных частей, закончившийся 14 декабря, а тыловых учреждений в конце декабря. Перевозка по сосредоточению шла очень негладко. Во-первых, экстренные поезда главнокомандующего сильно нарушили воинское движение южнее Курска. Затем от порчи водоснабжения на Одесской ж. д. произошла задержка движения и дороги просили о новом перерыве движения на 4 дня. Зная из опыта 12 ноября неудобства остановки перевозок, вопрос этот разрешили снятием 55 эшелонов на участке Жмеринка — Бирзула, составив для них новый план в хвосте прежних перевозок. Было и несколько случаев частных задержек движения от опаздывания частей войск к посадке, но все же ж. д. выполнили огромную по тому времени работу, перевезя 2094 эшелона за время с 20/XI по 14/XII, не считая части грузов снабжения.

Опыт перевозки указал отрицательные стороны подготовки ж. д. и работы органов В. С. , а главное отсутствие единого руководства теми и другими, что и было учтено впоследствии.

Перевозки русско-японской войны.

Следующий опыт массовых перевозок в 1904 г. был менее поучительным. По состоянию Восточно-Китайской ж. д. военное ведомство могло располагать всего тремя воинскими поездами в сутки, при пробеге эшелона от Челябинска до Ляояна в течение $21^1/_2$ суток, а от центра в 30 суток. Подача войск возможна была только частями — до полка в сутки, в то время как противник мог производить высадку по 2 - $2^1/_2$ дивизии одновременно.

В воинских перевозках участвовала главным образом сибирская магистраль, едва законченная постройкой и разорванная Байкалом. В таких условиях определенного срока доставки войск поставить было нельзя (корпус перевозился в течение месяца).

Таким образом, только на примерах перебросок войсковых масс по опыту русско-турецкой войны пришлось готовить сеть железных дорог Европейской России к мировой войне.

Опыт воинских перевозок 1876 — 77 гг. указал на отсутствие связи органов министерства путей сообщения в центре и на местах с органами В. С. и как следствие сего — отсутствие руководства со стороны последних работой по подготовке сети ж. д. к войне и управлению перевозками во время войны.

Так как ответственность за целесообразность подготовки сети в военном отношении прежде всего должны были нести органы Упвосо, от правильного устройства и функционирования которых зависела и работа ж. д. во время войны, то к рассмотрению устройства этих органов перед мировой войной мы и перейдем.

*

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Органы военных сообщений мирного времени в центре и на местах, ведавшие работой подготовки тыла. — Управление военных сообщений Главного управления генерального штаба. — Управления окружных начальников военных сообщений. — Заведующие передвижением войск. — Коменданты станций. — Заключение.

Органы военных сообщений мирного времени в центре и на местах.

Вся работа мирного времени по подготовке тыла армии к мировой войне в части, касающейся будущего устройства военных сообщений, велась: в центре — Упвосо, а на местах — в управлениях окружных начальников военных сообщений штабов в.с. (начвосо) и заведующими передвижением войск по отдельным группам железных дорог и водных путей.

Общие указания для своих работ Упвосо получало от начальника генерального штаба.

Окружные начвосо вели свою работу под руководством начальников штабов округов. Что касается З, важнейшая работа которых в мирное врёмя заключалась в разработке вопросов подготовки ж. д. и водных путей к массовым перевозкам войск и воинских грузов с объявлением мобилизации, то они получали руководящие указания главным образом от Упвосо, а в меньшей части от соответствующих штабов военных округов через начвосо последних.

Уже ко времени русско-турецкой войны 1876—77 гг. вопросами перевозки войск и воинских грузов по сети ж. д. ведал особый орган — „Комитет по передвижению войск“, входивший в состав главного штаба,[1] который в 1883 г. преобразован был в „отдел главного штаба по передвижению войск и военных грузов“.

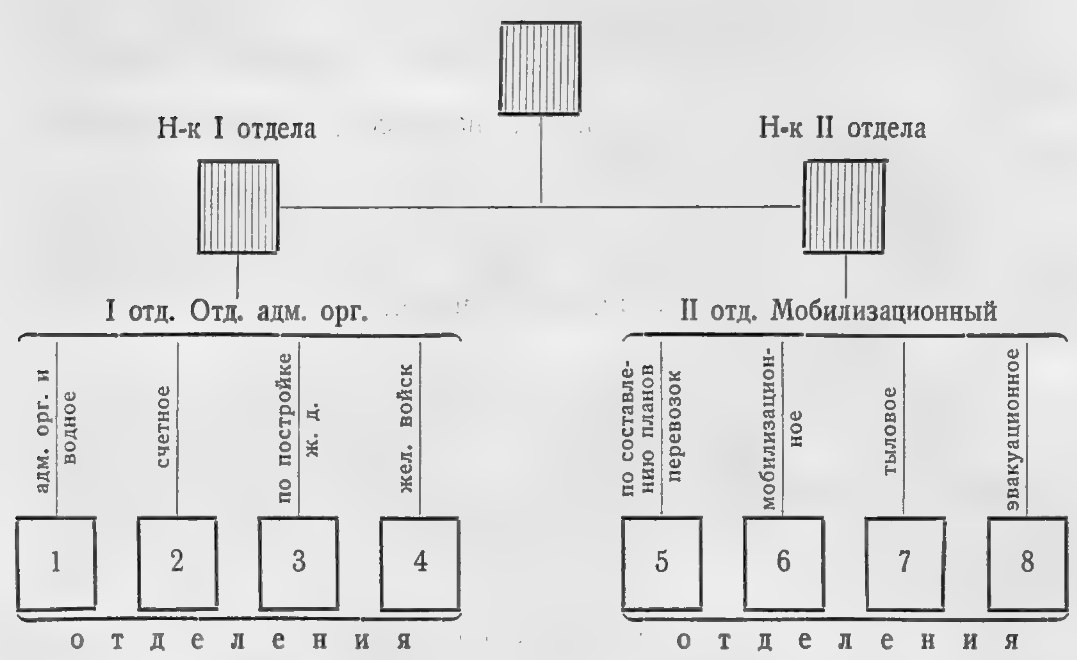
Упвосо.

В сентябре 1900 г. „отдел главного штаба по передвижению войск и военных грузов“ был переформирован в „управление военных сообщений главного штаба“. Эта вторая реформа центрального органа военных сообщений в значительной степени приблизила его к той схеме устройства, которая после некоторых изменений в 1903, 1904 и 1906 гг. вылилась в схему устройства „отдела военных сообщений Главного управления генерального штаба“, просуществовавшего до начала мировой войны.

---

[1] Органами его на местах служили офицеры, заведующие передвижением войск (из офицеров генерального штаба).

СХЕМА УПВОСО В 1906 Г.



В виду того, что Упвосо как центральное управление разрабатывало вопросы устройства тыла и военных сообщений в общегосударственном масштабе, не лишним будет рассмотреть предметы его занятий.

Главнейшие вопросы, разработкой которых ведало Упвосо, были следующие:

1) подготовка путей сообщения к потребностям военного времени;

2) составление совместно с моб. отделом МПС: а) графиков движения поездов военного времени и б) мобилизационных планов ж. д.;

3) составление планов перевозки: а) мобилизационных и б) по сосредоточению;

4) составление планов устройства в военное время продовольственных пунктов и складов продовольствия и фуража при них;

5) установление мобилизационной готовности путей сообщения в связи с мобилизационной готовностью частей войск;

6) устройство этапных управлений в военное время;

7) организация транспортной службы;

8) устройство почтово-телеграфно-телефонной связи в районах военных действий;

9) разработка соображений об эвакуации больных, раненых и пленных;

10) военно-санитарные поезда с их оборудованием;

11) применение для военных целей вспомогательных перевозочных средств;

12) учет запасных, состоящих на службе на железных дорогах и в пароходных обществах;

13) составление заключений по постройке новых железных и шоссейных дорог;

14) сбор и обработка сведений о своих путях сообщения и путях сообщения вероятных противников и др. иностранных государств.

Из этого перечня главнейших вопросов, которыми ведало Упвосо, виден и объем работы последнего.

Для выполнения этих работ в Упвосо[1] состояло 38 офицеров и 57 писарей (в том числе 16 сверхкомплектных) и инженер путей сообщения при начальнике Упвосо. Кроме того, к некоторым отделениям Упвосо были прикомандированы для занятий офицеры для поручений с линии.[2]

Начальниками отделов и отделений были офицеры генерального штаба[3] из числа бывших заведующих передвижением войск, т. е. со стажем линейной службы по Упвосо. Столоначальниками важнейших отделений назначались преимущественно штаб-офицеры генерального штаба, а помощниками столоначальников — обычно офицеры передвижения с линии, хорошо знавшие железнодорожную службу,

Как сам начальник Упвосо, так и начальники отделов и отделений в своей служебной деятельности поддерживали тесную связь с соответствующими управлениями МПС.

Начальник Упвосо по должности был: 1) членом совета по железнодорожным делам; 2) членом главного комитета по перевозкам (мирного времени) и 3) членом главного комитета по чрезвычайной охране ж. д. (мирного времени).

Начальнику Упвосо непосредственно подчинялись все заведующие передвижением войск по отдельным группам ж. д. и водных путей, сам же он подчинялся непосредственно начальнику генерального штаба.

Управления окружных начальников военных сообщений.

Для разработки всех данных, необходимых для составления окончательного плана устройства военных сообщений каждой из армий, намеченных действующим мобилизационным расписанием к формированию из войск округа, в окружных штабах: Варшавского, Виленского, Киевского, Одесского, Петербургского, Кавказского, Ташкентского, Иркутского, Приамурского и Московского военных округов учреждены были управления начальников военных сообщений. Начальник управления назывался „начальником военных сообщений такого-то округа“.

Управление окружного начвосо состояло из „военно-дорожного“ и „этапного“ отделений. Отделениями заведывали старшие адъютанты (штаб-офицеры генерального штаба).

Ведению начвосо округов подлежал следующий перечень важ-

---

[1] Приказ военному ведомству 1901 г. № 252.

[2] В 5-м отделении, например, над планами перевозок и на графиках обычно работало от 10 до 12 человек прикомандированных офицеров от управлений заведующих передвижением войск.

[3] Кроме железнодорожного и счетно-тарифного.

нейших вопросов: изучение железнодорожной сети театра военных действий во всех отношениях и намечаемая работа ж. д. в период мобилизации и сосредоточения; изучение водной сети, плавучих средств и намечаемая работа водных путей; шоссейные и грунтовые дороги, устройство военных дорог, организация этапной, транспортной и почтово-телеграфной служб; вопросы эвакуации имущества, больных и раненых, расчет числа военно-санитарных поездов; разработка очередного мобилизационного расписания в части, касающейся ведения управления военных сообщений округа; задания заведующим передвижением войск на составление планов перевозок по мобилизации и по сосредоточению, выполняемых в пределах округа распоряжением окружного командования; охрана ж. д. в мобилизационный период.

Кроме того, на управлении начальника военных сообщений округа лежали обязанности: по составлению планов перевозок военного времени в пределах округа, по заведыванию железнодорожными продовольственными пунктами, составлению мобилизационных планов для них, снабжению их инвентарем, вопросами мобилизации войск военных сообщений и пр. Помимо этой чисто мобилизационной работы, на них лежала и повседневная будничная работа по заведыванию железнодорожными войсками и обозными кадровыми батальонами, где таковые имелись, по снабжению войск и учреждений округа бланками перевозочных документов, отчетность по ним и т. п.

Мобилизационные вопросы, разработанные управлением военных сообщений округа, вместе с таковыми же по части квартирмейстера, принимали форму отчетных работ штабов округов и являлись исходными данными для первых распоряжений командующих армиями с объявлением мобилизации.

Ни один из начвосо округов не имел в своем ведении ни одной версты железнодорожных и водных путей, сносясь по всем вопросам подготовки воинских перевозок с управлениями ж. д. через заведующих передвижением войск, которые ему не были подчинены, так же как не были подчинены и штабу округа.

В свою очередь начвосо округов по закону не были подчинены и ни в какой зависимости от начальника Упвосо не находились, получая руководящие указания для своих работ по тылу от начальника генерального штаба через начальника штаба округа, а необходимый материал для разработки вопросов железнодорожного и водного транспорта — от заведующих передвижением войск.

Заведующие передвижением войск.

Третьим звеном в цепи органов военных сообщений являлись заведующие передвижением войск (З) по отдельным группам железных дорог и водных путей.

Вся сеть ж. д. и водных путей России была разделена на 20 районов[1] по числу З.

[1] Петербурго-Московский, 2) Петербурго-Рижский, 3) Финляндский, 4) Виленский, 5) Варшавский, 6) Московско-Архангельский, 7) Вязьмо-Уральский, 8) Московско-Смоленский, 9) Минский, 10) Киевский, 11) Харьковский, 12) Ростовский,

Каждый З ведал 2-3 железнодорожными магистралями и несколькими второстепенными линиями, общим протяжением от $1^1/_2$ до 3 тыс. *км* и более, в зависимости от важности и значения железнодорожных линий, а также некоторым числом речных плесов, совпадавших с районом железнодорожных магистралей.

При постройке какой-либо новой магистрали для участия в изысканиях и наблюдения за постройкой на нее назначался представителем военного ведомства обычно тот З, в районе коего находилась строящаяся линия. Этим достигалось лучшее знакомство З с железнодорожными линиями его района и создавалась гарантия выполнения заданий военного ведомства, данных при разрешении постройки. К сожалению, на постройку линий не стратегических и небольших линий и ветвей, подъездных путей и пр. представители ВВ обычно не назначались в явный ущерб делу.

Местопребывание З почти всегда совпадало с местопребыванием управлений ж. д. района, мобилизацией которых он ведал.

Заведующие передвижением войск назначались из штаб-офицеров генерального штаба.[1] В каждом районе по штату был делопроизводитель, несколько человек офицеров для поручений[2] и 2 писаря.

Вся работа в управлении З подразделялась: 1) на работу мобилизационного характера, т. е. на подготовку ж. д. района к мобилизации, и 2) на текущую работу — перевозки войск и воинских грузов мирного времени.

Как сам З, так и весь личный состав управления изучали железнодорожные линии района и железнодорожную службу; З разрабатывал совместно с мобилизационным отделом дороги мобилизационный план последней, вел учет переменных средств ж. д. (личный состав, вагонный и паровозный парки и топливо), составлял планы мобилизационных перевозок (перевозки запасных) по заданию штаба округа,[3] разрабатывал вопросы охраны ж. д. и сооружений в период мобилизации и сосредоточения и пр.

Кроме того, З лично участвовал в ежегодных мобилизационных поверках ж. д. своего района, ведал вопросами мобилизации военно-санитарных поездов, вел учет офицерским чинам запаса, служащим на ж. д. и водных путях района, словом, направлял всю работу к подготовке ж. д. к наилучшему выполнению перевозок мобилизационных и по сосредоточению.

З подчинялся начвосо ГУГШ и состоял в ведении местных начальников штабов округов, иногда 3-4 одновременно.

---

13) Одесский, 14) Казанский, 15) Кавказский, 16) Омский, 17) Иркутский, 18) Туркестанский, 19) Приамурский, 20) Кит.-восточный.

[1] На военное время каждому З назначался помощник из числа старших в районе комендантов станций.

[2] Число офицеров для поручений определялось в мирное время по норме 1 человек на 500 *км* протяжения ж. д.

[3] Для составления планов перевозок по сосредоточению все З вызывались обычно в Упвосо, где и составляли эти планы, проводя их каждый по графикам своего района.

Коменданты станций. Органами З на линии (ж. д. и водных путях) являлись коменданты станций (ЗК) и пристаней. Ведению ЗК подлежали все станции его участка с линией.

Коменданты железнодорожных участков подчинялись непосредственно З по тем линиям, на которых они состояли. На станциях узловых, где сходились дороги, подведомственные нескольким З, ЗК соответственно исполняли распоряжения по перевозкам и соседних З.

В службе своей ЗК руководствовался особым „положением", в точности излагавшим права его и обязанности.

ЗК вел отчетность по воинским перевозкам всякого рода и учет запасных, служивших на дороге.

Число ЗК перед войной 1914 г. на сети было всего 97, причем на каждого приходилось свыше 740 *км* железнодорожных путей.

Заключение. Оценивая организацию мирного времени и объем отведенной каждому органу военных сообщений работы, отметим следующее:

1) Строго выдержанной схемы построения органов военных сообщений не было. Начальнику генерального штаба подчинялся целиком аппарат Упвосо, начвосо ГУГШ и 20 З с ЗК.

Особняком в стороне стояла группа из 10 окружных начвосо.

В результате — взаимоотношения начвосо округа и начвосо ГУГШ отличались неясностью: первый, будучи по положению подчинен только начальнику окружного штаба, был независим от начвосо ГУГШ, но директивные указания по своей работе от него получал и по многим вопросам устройства тыла и пр. обращался к нему.

2) Еще более ненормальны были взаимоотношения того же начвосо округа к З на территории округа.

З получали распоряжения и указания по вопросам своего ведения от начвосо округа, но ему не были подчинены, а находились только „в ведении" начальника окружного штаба, с которыми никакого дела не имели, будучи подчинены центру, минуя округ. Создавалась фактическая независимость З от штабов округов, особенно заметная в центральных округах, на территории которых было 2-3 и более З.

Двойная подчиненность недопустима, но фактически в отношении З она все же была.[1]

3) Малочисленность аппарата управления военных сообщений: небольшой штат в центре, пополняемый командированными с линий, малый в округах[2] и ничтожный на местах (З и ЗК).

---

[1] В некоторых округах З молчаливо признавали свою зависимость от начвосо округа. В других округах они совершенно обособлялись от штабов округов, превращаясь, по меткому выражению одного командующего войсками округа, в каких-то „удельных князей".

[2] В управлении военных сообщений округа: начвосо округа, 2 начальника отделения, оба генерального штаба, с их помощниками (в дорожном отделении офицер генерального штаба) и 4 писаря.

4) Незначительность числа ЗК — 97 человек на сеть ж. д. в 70 тыс. *км*, что давало свыше 700 *км* путей на каждого. В военное время число ЗК почти удваивалось, но назначаемые лица не всегда знали особенности своего участка и в горячую пору воинских перевозок должны были заниматься изучением его.

5) Медленность продвижения линейных чинов службы военных сообщений, что вело: к „засиживанию“ на одних местах н постепенному охлаждению к интересам дела, с одной стороны, а с другой — к повышению возраста ЗК.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Франко-русская военная конвенция 1892 г. и влияние ее на железнодорожное строительство России.

Огромное протяжение государственных границ России, резко обозначившееся перед мировой войной преобладающее значение двух противоположных окраин — западной и дальне-восточной, отделенных расстоянием свыше 11 тыс. *км*, невольное тяготение главной массы войсковых стоянок к важнейшей западной границе, невозможность оставить без войск и дальне-восточную, необходимость крепкой связи этих окраин с центром страны, — все эти условия требовали значительного развития железнодорожной сети.

Кавказ, с его нефтью, и Туркестан, с его хлопком, нуждались в том же. Но кроме окраин нуждались в лучшей рельсовой связи друг с другом и центром отдельные районы России с их промышленным или земледельческим населением. Далекая Сибирь, Урал и все Заволжье связывались с центром всего двумя магистралями с единственным мостом через Волгу у Батраков, причем другая магистраль давала кружность почти в $1^1/_2$ тыс. *км*.

Излишне говорить, что для ускорения мобилизации и сосредоточения армии на западной границе, чтобы подравнять сроки готовности русской армии, сильно уступавшей в этом отношении противнику, необходимо было усиление сети.

Сотня эшелонов в сутки, доставляемая на среднюю Вислу наличными стратегическими магистралями, при сосредоточении не могла удовлетворить высшее командование. Словом, как экономические, так и военные интересы страны настоятельно требовали развития и улучшения ж.-д. сети. Не менее русского генштаба заинтересована была в этом и союзная Франция. Причиной этой заинтересованности была военная конвенция 1892 года.

Прежде чем перейти к обзору ж.-д. строительства в России, посмотрим, на чем отразилось влияние этой конвенции в ж.-д. хозяйстве России и какими линиями преимущественно интересовалась Франция. Как известно, за время действия упомянутой конвенции состоялось, на протяжении ряда лет, несколько встреч начальников генштабов союзных государств для обмена мнений. Основной цели конвенции 1892 г. — заставить Германию удержать возможно больше сил в Восточной Пруссии — можно было достигнуть только наступлением русской армии,[1] а это наступление

[1] Заявление начальника французского генерального штаба ген. Дюбайля, занесенное в протокол совещания 18/31 августа 1911 г. между Жилинским и Дюбайлем. Дело В. И. Арх., д. № 139923.

зависело от готовности назначенных для этого сил; готовность же армий северо-западного фронта была тесно связана с провозоспособностью ж. д. сети страны.

Поэтому, начиная с 1900 г. почти все протоколы совещаний начальников генеральных штабов союзных держав упоминают об этом наступлении (между 15 и 18 днями мобилизации)[1] и трактуют вопросы устройства русской железнодорожной сети.

„Для будущности Франции столь важно открытие русской армией указанной численности[2] наступательных действий уже с 18-го дня мобилизации, что он (Делькассе) готов сделать все, чтобы облегчить русскому министерству финансов получение денежных средств, необходимых для производства всех тех улучшений железнодорожной сети, которые будут признаны русским генеральным штабом необходимыми для возможности упомянутого наступления“. Это заявление Делькассе, сделанное еще в 1901 г.,[3] подтверждавшее аналогичное заявление г. Пендезека начальнику главного штаба Сахарову несколько дней ранее,[4] позволило министерству финансов реализовать крупные суммы на постройку стратегических линий, которые без этой финансовой помощи союзницы вряд ли могли быть скоро построены.

Повышенный интерес французского генерального штаба был прикован не только к ж. д. западной пограничной полосы, но и к окраинным. Французское правительство придавало, например, величайшую важность постройке Ташкентской ж. д., настаивая на скорейшем окончании ее.[5]

Откровенные заявления будущих вождей французской армии интересны тем, что они выясняют стратегическое значение ряда русских магистралей, игравших крупную роль в перевозках по сосредоточению на германскую границу.

Советы и предложения генералов Дюбайля, Пендезека, и, наконец, Жоффра[6] в мало измененном виде отразились в программах железнодорожного строительства и постепенно приводились в исполнение.

---

[1] В этот день французы ожидали решительного столкновения на своей границе с немцами. Поэтому оттянуть с западной границы максимум сил на русскую имело для французского командования огромное значение. В. И. Арх., д. № 139923.

[2] 700—800 тыс. человек.

[3] Разговор Делькассе и Пендезека, воспроизведенный в секретной записке французского аташе при русском дворе полковника Л. Мулян от 29 января 1901 г.

[4] Доклад царю Куропаткина о совещании 8 февраля 1901 г. между Сахаровым и Пендезеком. Последний заявил: „Французское правительство придает такую важность перехода русской армии в наступление к тому времени, когда произойдут решительные бои на французском театре военных действий, что оно готово обсудить условия финансовой комбинации, которая дала бы России возможность в скором времени предпринять сооружение необходимых для этой цели стратегических ж. д.“. Там же.

[5] Заявление г. Пендезека Сахарову. Журнал Совещания 8/21 февраля 1901 г. Дело В. И. Арх., д. № 139923.

[6] Начальники французского генерального штаба, принимавшие участие в совещаниях со своими русскими коллегами.

Французский генеральный штаб в последние перед мировой войной годы настойчиво требовал следующего:

1) Удвоения колеи линии Петербург — Тапс — Валк — Рига — Муравьево — Кошедары.

2) Удвоения колеи линии Брянск — Гомель — Лунинец — Жабинка (линии Орел — Варшава, т. е. Полесских железных дорог, через Брест - Литовск).

3) Учетверения путей Жабинка — Брест - Литовск (qui permettront aux deux courants suivant l'un de Moscou et l'autre d'Orel d'abouter à Br. Litowski).

4) Учетверения колеи линии Седлец — Варшава.

5) Перешивки на русскую колею линий Варшаво - Венской дороги, идущих на Краков и Торн. [1]

Как известно, кроме первого и четвертого требований, остальные были выполнены. Пристройку второй колеи на линии Петербург — Валк — Рига — Муравьево — Кошедары ген. Жилинский считал бесполезной, вследствие близости ее к неприятельской границе.

На совещании в августе 1913 г. Жилинский мог уже сообщить Жоффру о производящемся усилении магистрали Полесских дорог и учетверении колеи линии Жабинка — Брест. Что касается учетверения колеи от Седлеца до Варшавы, то эту работу Жилинский находил более выгодным заменить постройкой новой двухколейной линии Рязань — Тула — Варшава, с чем Жоффр и согласился, потребовав однако:

1) удвоения колеи всей линии Батраки — Пенза — Ряжск — Богоявленск — Сухиничи — Смоленск,

2) линии Ровно — Сарны — Лунинец — Барановичи,

3) линии Лозовая — Полтава — Киев — Сарны — Ковель или постройки линии Гришино — Ровно.

Кроме того, Жоффр отметил необходимость перешивки на русскую колею Варшаво-Венской ж. д. (с целью облегчить наступательные операции), а также увеличения переправ через Вислу в районе Варшавы и усиления парка подвижного состава, с чем в свою очередь согласился Жилинский.

Постройка, в результате конвенции 1892 г., Бологое-Седлецкой магистрали и магистрали Ташкентской дороги была выполнена, по требованию союзника, несколько ранее, а в указываемое время велись работы по усилению сибирской сети и увеличению числа выходов из Сибири.

Упомянутые линии, как увидим впоследствии, сильно изменили состояние сети.

---

[1] Из текста подлинного протокола (от 13/VII 1912 г.) Совещания между Жилинским и Жоффром. В. И. Арх., д. № 139923.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Краткий обзор железнодорожного строительства средствами казны и частных обществ.

Развитие сети в России (без Финляндии) шло крайне неравномерно, то достигая в отдельные годы значительной величины (в 1899 г. открыто для движения около 5334 *км*), то падая почти до нуля (1910 и 1911 гг.)

Усиленное строительство началось только с 1893 г. За 15 лет (1893 — 1907) было открыто для движения 33 650 *км*, т. е. более 50% длины всей сети по состоянию на 1 января 1911 г. [1]

Постройка русской железнодорожной сети велась главным образом за счет специальных железнодорожных займов, реализованных правительством и железнодорожными обществами (около 66% строительных затрат) и только часть затрат (34%) падала на суммы, ежегодно ассигнуемые государственным казначейством.

Главные железнодорожные линии в России открывались в следующей постепенности: [2] в 1848 г. открыта была для движения Варшаво-Венская ж. д.; в 1851 г. — Николаевская (ныне Октябрьская) ж. д.

В том же 1851 г. правительство начало постройку Петербурго-Варшавской магистрали. Постройка этой линии вызвана была стратегическими соображениями, хотя экономические интересы требовали соединения Николаевской ж. д. с южными портами. Вследствие начавшейся войны, выстроен был только участок до Гатчины.

После крымской кампании, наглядно обнаружившей, насколько недостаток путей сообщения был гибелен для страны, правительство, сознавая необходимость широкого развития железнодорожной сети, обратилось к частной предприимчивости. Возникло „главное о-во российских ж. д.,“ которому в 1857 г. выдана была концессия на сооружение 4 линий (длиной до 4 267 *км*): 1) от Петербурга до Варшавы, с ветвью к прусской границе, 2) от Москвы до Н.-Новгорода, 3) от Москвы через Курск до Феодосии и 4) от Курска или Орла через Динабург до Либавы.

Собранных обществом средств хватило только на сооружение Петербурго-Варшавской и М.-Нижегородской ж. д.

---

[1] На 1 января 1911 г. общее протяжение русской железнодорожной сети составляло 65 768 *км*.

[2] Первой ж. д., построенной в России, была Царскосельская, открытая в 1838 г. (между Петербургом и Павловском), 25 *км* длиной.

Неимоверные затраты[1] и крайняя дороговизна сооружения вынудили правительство освободить общество (1861 г.) от обязательства сооружения двух остальных линий.

Далее, в 1861 г. была открыта Риго-Двинская ж. д., а в 1867 г. — Риго-Митавская линия. Обе дороги строились частными обществами. Была начата постройка и Московско-Саратовской ж. д. Однако и здесь предприниматели не могли собрать потребных средств и дело кончилось открытием для движения только участка Москва — Рязань.[2] В это же время выступили в деле сооружения ж.-д. линий земства некоторых губерний (Тамбовской, Воронежской и др.), удачно построившие несколько линий (Козлово-Воронежскую, от Грязей до Орла, от Борисоглебска до Царицына, Козлово-Тамбовскую, Тамбово-Саратовскую и др.).

Беспорядки и недочеты русских ж. д., обнаруженные во время войны 1877 г., вынудили правительство назначить особую комиссию для изучения ж.-д. сети и приведения ее в надлежащий вид.

В результате работ этой комиссии усилилось государственное вмешательство в ж.-д. дело и с 1880 г. организуется постройка ж. д. средствами государства. В 1882 г. открывается Баскунчакская ж. д. и начинается движение на первых участках Полесских ж. д. В 1884 г. открывается Екатерининская ж. д., в 1881 — линия Екатеринбург — Тюмень, в 1888 — Самаро-Уфимская.

Одновременно с постройкой железнодорожных линий собственным попечением правительство выкупало частные железнодорожные линии (Тамбово-Саратовскую, Харьково-Николаевскую, Моршано-Сызранскую, Варшаво-Тереспольскую, Курско-Харьково-Азовскую, Либаво-Роменскую, Закавказскую ж. д. и др.). В девяностых годах строится и открывается в Европейской России ряд крупных магистральных линий (Самаро-Златоустовская 1892 г., Уральская 1896 г., Пермская 1899 г.), но главные усилия казны направляются на окраины и азиатские владения.

С девяностыми годами связана постройка самой отдаленной ж. д. — Уссурийской. С 1896 г. начинают открываться для движения отдельные части громадной сибирской магистрали. С 1899 г. также по частям открывается Забайкальская ж. д., а в 1901 г. доходит до границы государства. Завоевание Туркестана сопровождается постройкой Закаспийской ж. д., дошедшей в 1899 г. до Ташкента и Андижана. В 1900 г. открывается стратегическая линия Мерв — Кушка и на Закавказских ж. д. — участок Тифлис — Карс и ветви на Боржом и др.

Начало девятисотых годов связано с расширением Юго-Западной и Риго-Орловской ж. д. (линии Киев — Ковель, Витебск — Жлобин) и с открытием Ташкентской ж. д. (1905 — 1906). В 1906 г. Петербург был соединен чрез Вологду с северо-востоком России. В 1908 — 1909 гг. открыты: железнодорожная линия на Джульфу, Московская окружная линия и, наконец, Пермская ж. д.

---

[1] Более $^1/_4$ капитала на администрацию.

[2] Главный и наиболее удачно построенный участок М.-Казанской ж. д.

Стремление государства сконцентрировать в своем управлении железнодорожную сеть не устранило частного железнодорожного строительства, и оно продолжается в течение всех девяностых годов. Так, расширяется сеть общества Владикавказской ж. д., Моск.-Ярославско-Архангельской, Моск.-Виндаво-Рыбинской и др.

Тем не менее, сеть ж. д., принадлежавших частным обществам, благодаря выкупам государства, уменьшается непрерывно вплоть до 1898 г., когда начинается возрастание частной ж.-д. сети.

Выкуп Моск.-Яросл.-Архангельской ж. д. (1900 — 1901) компенсируется расширением ж.-д. сетей других обществ (Моск.-Казанской, Владикавказской, Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. и др.).

Последние перед войной годы (1911 — 1913) связаны также с открытием частных железнодорожных линий (Люберцы — Арзамас., М.-Каз. ж. д., Мелекес-Бугульма и др.).

С опубликованием закона 10 июня 1905 г., предоставлявшего новые льготы частным ж.-д. обществам, правительство несколько отступило от системы государственного ж.-д. строительства и стало охотнее удовлетворять растущий спрос на концессии.

Эти уступки частному капиталу объясняются отвлечением правительственных средств на железнодорожное строительство в Сибири (с 1908 — 1912 гг. намечалась постройка Амурской ж. д. и некоторых других, всего до 3 200 *км*.

Для характеристики железнодорожного строительства в России перед войной 1914 — 1918 гг. приводим следующие данные.

На 31 августа 1913 г. состояло открытых железных дорог:

	Правит. сеть в километрах	Сеть о-в частных в километрах	Всего в километрах
Для правильного движения . . .	46 886	22 693	69 576
„ временного „ . . .	975	988	1 964
„ строящихся ж. д. „ . . .	2 885	7 877	10 762
„ разрешен. к постройке . . .	417	2 510	2 927

Всего можно было считать к началу мировой войны 71 540 *км* открытых для движения и 10 762 *км* строящихся. [1]

Из вышеприведенной таблицы мы видим, что к началу войны сеть казенных ж. д. по протяжению превышала в два с небольшим раза сеть частных ж. д. Что же касается участия правительства в той или иной форме в сооружении сети, то это участие было очень велико и выражалось в 99% всех затрат на ж. д., [2] которые к концу 1913 г. выражались в 7 млрд 620 тыс. р. [3]

---

[1] Источниками для составления „Очерка развития сети ж. д. в России" служили: 1) „Стат. сборник МПС" и „Пути сообщения России" изд. отдела стат. и картогр. МПС, 2) Головачев — История ж. д. дела в России, 3) Георгиевский. — Истор. очерк развития пут. сообщ. в России, 4) Наша железнодорожная политика по документам архива комитета министров (т. IV, Петербург 1902), 5) Труды особ. высш. комиссии для всесторон. исследов. ж. д. дела в России (комиссия г. Петрова).

[2] „Ст. сбор. МПС.", вып. 141, стр. XIV.

[3] Около 109,5 тыс. руб. на *км* длины сети; см. там же.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Деление сети дорог на тыловые и полевые. — Разграничительная линия, главнейшие дороги тылового района: Северные, Николаевская, Пермская, Сызрано-Вяземская, Московско-Казанская, Самаро-Златоустовская. — Мероприятия Упвосо по улучшению этих дорог.

Деление сети дорог на тыловые и полевые. Разграничительная линия.

Ознакомившись с общей картиной железнодорожного строительства в России, посмотрим, что представляли собою отдельные магистрали сети тылового и полевого управления.

Условной линией, проходившей через разграничительные передаточные станции: Петербург Николаевской ж. д., Бологое, Великие Луки, Смоленск, Гомель, Киев, Черкассы, Кременчуг, Синельниково и Александровск, [1] вся железнодорожная сеть Европ. России делилась на две неравные части: меньшую — сеть ж. д. полевого управления, подчиненную начальнику военных сообщений при верховном главнокомандующем, и большую — оставшуюся в обычном подчинении органов МПС, действовавших в отношении выполнения воинских перевозок всякого рода по указанию отдела военных сообщений ГУГШ и его линейных органов на местах — З.

К этой большей части относилась и сеть ж. д. Сибири и Туркестана.

Железные дороги Кавказа, составлявшего отдельный театр военных действий, подчинялись, на основании положения о полевом управлении войск, начвосо отдельной Кавказской армии.

Таким образом, все сильнейшие железнодорожные магистрали Европейской России, имевшие первенствующее значение в деле воинских перевозок при войне на западном фронте, вошли почти целиком в сеть железнодорожного полевого управления.

Главнейшие дороги тылового управления.

Из магистралей, оставшихся в ведении МПС, главнейшими в военном отношении являлись следующие:

Северные железные дероги, Пермская, Сызрано-Вяземская, Московско-Казанская, а также Самаро-Златоустовская, Юго-Восточные, Рязано-Уральская, Московско-Курская и Нижегородская, Южные и Московско-Киево-Воронежская. [2]

Разновременно построенные, большей частью правительствен-

[1] Установленные для моб. плана № 19.

[2] См. приложение № 1.

ные,[1] они не были вполне однотипными в отношении пропускной способности, хотя при постройке их магистральных линий[2] к ним, с небольшими отступлениями, предъявлялись общие требования, установленные для ж. д. магистрального типа.[3]

Отметим, что значительная часть наших железнодорожных магистралей далеко не сразу после постройки и передачи в эксплуатацию получила мощность,[4] отвечающую заданию при постройке, а подходила к ней постепенно, в зависимости от „финансовых возможностей".

К разграничительной линии, отделявшей сеть ж. д. полевого управления от тыловой, у ст. Обухово Николаевской ж. д. примыкали магистралью Петербург — Вятка Северные ж. д., с которых и начнем обзор тыловой сети.

Северные ж. д. 1. Северные ж. д. к началу войны (на 1/VII 1914 г.) имели общую эксплуатационную длину 3 138 *км* и делились по географическим признакам и по времени постройки на две сети: южную (правый берег р. Волги)[5] — старейшую и северную — позднейшей постройки.

Северная часть состояла из двух одноколейных магистралей: Петербург — Вологда — Вятка (1 232 *км*) и Ярославль — Вологда — Архангельск (меридионального направления) 1 135 *км* длиной.

Перешивка с метровой на широкую колею всей магистрали Урочь (Ярославль) — Вологда — Архангельск, значение которой в случае войны на западе ВВ предвидело, выполнить до войны не удалось. Эта работа велась в спешном порядке уже во время войны, и перешивка всего участка Вологда — Архангельск была закончена только 18 января 1916 г.

После перешивки явилась возможность довести число груженных ширококолейных вагонов до 390 в сутки (с 200 узкоколейных), причем число это предполагалось увеличить[6] до 520, при условии переустройства самой ст. Архангельск, что по топографическим условиям расположения этой станции являлось делом

---

[1] За исключением М.-Казанской, М.-Воронежской и Рязано-Уральской.

[2] Ветки, игравшие роль подъездных путей к своим магистралям, строились обычно на „облегченных условиях", но затем, по мере разрастания сети данной дороги и укрепления ветки в экономическом отношении, они начинали перестраиваться, улучшаться, постепенно приближаясь к ж. д. магистрального типа.

[3] Т. е. уклоны не более 0,008, радиус закругления не менее 746 *м*, рельсы типа от 24,333 до 32,497 фун. в погон. футе. Задание на известное число пар поездов (обычно различное) и соответствующее сему заданию водоснабжение и пр.; этим имелось в виду в будущем установить на этих магистралях однообразную пропускную способность, чего, однако, большинство наших ж. д., как увидим далее, не имело. (В чистом виде эти правила применялись почти исключительно к железнодорожным магистралям стратегического значения.)

[4] Выражавшуюся в максимальных цифрах пропускной и провозной способности.

[5] Заполнявшую своими ветвями весь угол между пр. берегом Волги от Рыбинска до Н.-Новгорода и линией М.-Курской ж. д. Москва — Нижний-Новгород, с подходом к главным пристаням верхнего плеса Волги — Рыбинск, Ярославль, Кострома и Кинешма.

[6] Постановкой в товарные поезда мощных паровозов сер. Щ (1 — 4 — 0).

очень сложным.[1] Отсутствие широкой колеи на линии Архангельск — Ярославль неблагоприятно отразилось бы на снабжении армии, так как почти весь 1915 г. предметы артиллерийского, инженерного и др. видов довольствия и в большом количестве каменный уголь могли подаваться до окончания Мурманской ж. д. только через Архангельск.[2]

Второй магистралью северной сети Северных ж. д. была линия Петербург — Вятка, постройка которой велась уже применительно к правилам постройки ж. д. магистрального типа, но она все же была новой линией и как таковая не была еще подготовлена в достаточной степени для усиленного движения военного времени.

Вторая колея здесь была уложена только на участке Петербург — Званка, в связи с постройкой Мурманской магистрали, подходившей к линии Северных ж. д. у ст. Званка (123 *км*).

Магистраль южной сети Москва — Ярославль 280 *км* (двухколейная) старой постройки была более мощной.

Пропускная способность Северных ж. д. к началу войны выражалась следующими цифрами:[3]

Инвентарный парк дорог по данным на 1/I 1912 г. состоял из 530 паровозов, 944 пассажирских и 10 912 товарных вагонов.

Из всех участков Северных ж. д. только южная сеть, за исключением участка Москва — Ярославль и отчасти Ярославль — Рыбинск, не имела серьезного военного значения по незначительности воинских перевозок.

Все остальные линии выполняли огромную задачу как в период мобилизации и сосредоточения, так, в особенности, в последующий во время войны период перевозок грузов снабжений для армии.

Роль магистралей Вологда — Вятка и Москва — Вологда в выполнении воинских перевозок (частей XXV корпуса и сибирских эшелонов) была очевидна и учитывалась заранее. Но столь же очевидного и неизбежного, последовавшего за перевозками по сосредоточению, периода перевозок грузов снабжения, в особенности по слабейшей во всех отношениях узкоколейной линии Архангельск — Вологда, Упвосо совершенно не предвидело.

Между тем неминуемое с объявлением войны закрытие западной границы оставляло свободным для сношения с союзниками только Белое море. Отсюда — значение Архангельского порта и соединявшей его с центром магистрали Северных дорог. Начав

---

[1] Весной до начала июня пути ст. Архангельск-пристань разливом С. Двины покрывались водой и все операции приходилось переносить на ст. Исакогорка.

[2] Воинские грузы шли и через Владивосток, что по дальности расстояния (7 860 *км* против 1 328 *км* от Архангельска, считая до Москвы) не разрешало благополучно трудного вопроса снабжения армии.

[3] Дело № 240 отд. ген.-кварт. ГУГШ (хранится в управлении штаба РККА).

Участок Петербург — Вятка	9 пар при задании в	4 пары воин. поездов
Участок Москва — Александров . . .	28 „ „ „ „	12 пар „ „
Участок Александров — Ярославль .	16 „ „ „ „	10 „ „ „

*

перешивку в 1911 г. участка Урочь — Вологда исключительно ради облегчения перевозок сибирских эшелонов, Упвосо в то время и не помышляло о неизбежности в ближайшем будущем перешивки остальной части магистрали. [1]

Вина Упвосо в этом отношении заключалась в отсутствии необходимой доли предвидения. Впрочем главную долю вины по справедливости следует переложить на ГУГШ, как идейного вдохновителя Упвосо.

С объявлением войны на сети ж. д. Европейской России произошло резкое изменение направления основных грузовых потоков. Весь петербургский район и флот, питавшиеся ранее заграничным углем, после объявления войны пришлось снабжать углем из Донецкого бассейна. Кроме того, вследствие неурожая овса и сена в России, а также вследствие необходимости доставки воинских грузов разного рода и через Владивосток, пропускная способность обоих направлений из Сибири оказалась недостаточной. Поэтому в первую очередь и было обращено внимание на усиление выходных направлений из Донецкого бассейна и Сибирской магистрали. Эта косвенная причина, хотя и не в силу одной только военной необходимости, вызвала усиление ряда железнодорожных магистралей восточной половины России, в частности и Северных ж. д.

Работы, начатые здесь еще летом 1914 г., выразились в том, что на линии Вологда — Вятка в короткий срок устроено было 19 разъездов, необходимое число третьих разъездных путей, развиты Вологодский и Вятский узлы и пр. Этими мерами участок Вологда — Вятка усилен был на 67% против состояния его на 1 января 1914 г., [2] а участок Вологда — Тихвин постановкой более мощных паровозов [3] — на 24%.

Обзору Северных ж. д. отведено большее место сравнительно с другими в виду некоторой особенности в истории развития их сравнительно с другими магистралями и постепенного улучшения их, по настоянию ВВ, в отношении связи обеих сетей, которые до постройки моста в Ярославле были совершенно разобщены (кружность через Рыбинск — Бологое около 800 *км*).

Пермская ж. д. Работа Северных ж. д. была тесно связана с работой Пермской ж. д. Эта дорога до соединения линией через Вятку — Вологду с Петербургом была совершенно обособленная, связанная с европейской сетью ж. д. только через Челябинск, и обслуживала главным образом горнозаводскую промышленность.

С конца 1913 г. Пермская ж. д. связалась через Камышлов — Тюмень — Омск с сибирской магистралью и таким образом полу-

---

[1] Ни в записке о новых ж. д. 1909 г., ни в перечне 1912 — 1913 гг. о перестройке линии Архангельск — Вологда не упоминается.

[2] Доклад управл. ж. д. экспл. отд. в особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива, продовольствия и военных грузов. В. И. Арх., д. № 205793.

[3] Серии Щ. (1 — 4 — 0).

чила значение связующего звена между ее сетью и сибирской.

Значение Пермской ж. д. возросло бы еще в большей степени, если бы к началу войны была закончена постройка казанбургской (Казань — Екатеринбург) магистрали.

Подвижной состав дороги состоял в конце 1912 г. из 591 паровозов, 877 пассажирских и 9 996 товарных вагонов. [1]

Пропускная способность магистрали Вятка — Екатеринбург — Челяба была всего 10 — 12 п.

Сызрано-Вяземская ж. д.

Третьей магистралью, игравшей крупную роль в воинских перевозках 1914 — 1917 гг., была магистраль Сызрано-Вяземской ж. д., сравнительно старой постройки (1874 г.).

Что представляла собой С.-В. ж. д. в конце 1914 г., [2] видно из заключения инспекции, изложенного [3] в рапорте министру п. с. [4]

„Наличные путевые устройства дороги бедны и слабы и не соответствуют значению и работе дороги... техническое оборудование столь неудовлетворительно, что особое совещание по перевозкам ассигновало на новые работы т/г около 3 млн рублей“.

По данным на 1/I 1912 г. инвентарный парк дороги состоял из 530 паровозов, 740 пассажирских и 11 048 товарных вагонов, т. е. 0,40 паровозов и 8,45 вагонов на версту (1,06 *км*). [5]

Пропускная способность Сызрано-Вяземской ж. д. к началу войны была следующей: [6]

Участки:

1. Вязьма — Калуга — Протопопово (Тула) . . .	15 — 12	пар;
2. Тула — Узловая (2 колеи)	— 39	„
3. Узловая — Ряжск	18 — 20	„
4. Ряжск — Моршанск — Пачелма	20 — 19	„
5. Пачелма — Пенза	— 19	„
6. Пенза — Кузнецк	21 — 20	„
7. Кузнецк — Сызрань — Батраки	22 — 21	„

Как видно из задания, слабейшим участком был участок Вязьма — Калуга. [7]

После выполнения на дороге намеченных работ [8] по улучшению, на основании рапорта инспекции, пропускная способность увеличилась до 17 пар (товарн. и воинских) при тех же 4 парах пассажирских. [9] Вес товарного поезда, благодаря облегчению профиля, был поднят с 600 до 1 000 тонн.

---

[1] Прочие данные, характеризующие Пермскую дорогу, см. прилож. № 1.

[2] После выполнения перед войной работ по заданию ВВ со специальной целью, которыми ВВ признало возможным ограничиться.

[3] Обследовавшей дорогу в марте 1915 г.

[4] В. И. Арх., д. № 205793, стр. 268.

[5] Средняя норма: паровозов — 0,33, тов. вагонов — 8,01.

[6] В. И. Арх., д. № 126665.

[7] По профилю и техническому оборудованию изобиловавший кривыми радиуса в 426 — 534 *м* (вместо 1 066 *м*).

[8] Открытие 7 вновь уложенных дополн. разъездов.

[9] В. И. Арх., д. № 205825 (УПС) стр. 3.

М.-Казанская ж. д.

Обширное пространство между магистралью С.-В. ж. д. на юге и частью среднего плеса Волги (Н.-Новгород — Батраки) и нижним плесом Оки, т. е. территория губерний: Московской, Рязанской, части Владимирской, Нижегородской, Симбирской, Казанской и Пензенской, обслуживалось сетью частного общества М.-Казанской ж. д.

Две магистральных линии этого общества вели к двум важным переправам и пристаням на Волге (Казани и Батракам), а отдельной ветвью (Инза — Симбирск) Казанская дорога подходила к третьей переправе и пристани на Волге у Симбирска. Магистраль Москва — Рязань — Сызрань была короче направления Москва — Рязань — Ряжск — Сызрань на 32 *км*, что давало ей небольшое преимущество, сокращая пробег сибирских эшелонов и грузов. Кроме того, Батраки являлись и пристанью, важной для внутреннего хозяйства дороги.

В свою очередь казанскому направлению намечалась в ближайшие годы очень важная роль в связи с окончанием постройки второй половины магистрали Москва — Казань (уч. Арзамас — Шихраны уже строился), а главное — вследствие прямого выхода в Сибирь по частично уже начатой постройкой казанбургской магистрали.

Это направление, устраняя кружность около 128 *км*, сделало бы путь для сибирских эшелонов более коротким и следовательно выгодным. [1]

Невозможность эксплуатации новой линии была тем досаднее, что главное разобщающее препятствие между 2 магистралями — р. Волга — было преодолено еще до войны: мост через Волгу у Свияжска открыт был для правильного движения еще 20 июня 1913 г. [2]

Большое значение имела и ветвь Казанской ж. д. Инза — Симбирск, выводившая к мосту у Симбирска. Этой ветвью Казанская дорога входила в непосредственную связь с Волго-Бугульминской ж. д., упиравшейся у ст. Чишма [3] в Самаро-Златоустовскую. Еще большее значение имело бы в будущем то обстоятельство, что сибирские эшелоны могли от Челябинска итти по 3 направлениям, [4] разгружая Сызрано-Вяземскую ж. д. Слабость Волго-Бугульминской ж. д. как магистрали несколько умаляла значение этого направления.

Парк подвижного состава М.-Казанской ж. д. не был значителен, [5] но работала дорога отлично, применяя мощные паро-

---

[1] К сожалению, ни участок Арзамас — Шихраны, законченный постройкой в 1914 г., ни Казанбургская дорога, к началу войны не оконченная, не могли быть использованы для воинских перевозок по моб. расп. № 19.

[2] Сбор. тарифов 2291, извещ. 18433.

[3] Симбирск и Сызрань лежат почти на одном меридиане; расстояние от Симбирска до ст. Чишмы 570 *км*, а от Сызрани до Чишмы 600 *км*, выгода на стороне Казанской ж. д.

[4] На Вязьму, Симбирск и Батраки.

[5] Достигая на 1 января 1913 г. 519 паровозов, 645 п. и 15 169 т. вагонов, что давало всего 0,21 паровоза и 6,1 вагона (товарн.) на версту (1,06 *км*)

возы, ведущие товарные поезда 50—60-вагонного состава.

Пропускная способность участков М.-Казанской ж. д. была следующая:

1) Москва—Рязань—40/39 пар, 2) Рязань—Арапово—21, 3) Рузаевка—Батраки—16/17, 4) Люберцы—Арзамас—8, 5) Тимирязево—Н.-Новгород—9/8 и 6) Рузаевка—Тимирязево—11/9.

Самаро-Златоустовская ж. д.

Эта ж. д. была одной из старейших по времени постройки (линия Батраки—Челябинск была открыта в период с 1877—1892 г.) и наиболее благоустроенных дорог.

Она представляла собой связующее звено европейской сети с сибирской магистралью и средне-азиатской ж. д.

Мы умышленно остановились несколько подробнее на обзоре четырех магистралей Европейской России (Северных, Сызрано-Вяземской, Казанской и Самаро-Златоустовской), так как именно на эти дороги выпала большая часть воинских перевозок восточной России и все перевозки с дорог сибирской магистрали и Ташкентской ж. д.

Прочие железные дороги Европейской России, с завершением перевозок по сосредоточению, перешли к сравнительно незначительным перевозкам пополнений и продовольственных грузов для армии. Эти же магистрали (гл. обр. 1 и 4) и после переброски на запад войсковых частей Московского, Казанского, Сибирского и Туркестанского в. о. все время войны с неослабной энергией работали по подвозу в действующую армию миллионов тонн грузов снабжений, шедших в Россию из-за границы через Владивосток, а также через Архангельск и др. порты Белого моря.

Мероприятия Упвосо по улучшению перечисленных ж. д.

Упвосо понимало их военное значение, возросшее после расквартирования с 1910 г. в Поволжьи корпусов, переведенных с запада,[1] и в связи с необходимостью перевозки на западный фронт некоторых частей войск из Туркестанского и Сибирского округов.

Еще в 1903 г. по требованию Упвосо были отпущены средства на укладку второй колеи между станциями Сызрань и Батраки, на развитие станции Батраки Самаро-Златоустовской ж. д. (являвшейся узловой станцией 3 магистралей) и станций Тулы и Калуги Сызрано-Вяземской ж. д. Работы эти были выполнены, но влияние их на пропускную способность упомянутых 4 магистралей было незначительно.

Годы русско-японской войны и последующего оскудения казначейства не позволяли приступить к дальнейшему улучшению ж. д. Только в 1912 г.[2] Упвосо потребовало: 1) укладки второй колеи на Сызрано-Вяземской дороге; 2) усиления до предела пропускной способности участка Казань—Рузаевка—Рязань

[1] После чего на одной только Сызрано-Вяземской ж. д. находилось свыше 100 эшелонов частей XXIV и XVI корпусов.

[2] В. И. Арх., д. № 129093, папка № 42.

М.-Казанской дороги или окончания постройки линии Казань — Шихраны — Арзамас; 3) укладки второй колеи на участке Александров — Ярославль северных дорог и усиления линии Петербург — Вятка — Пермь и т. д.

Медленность проведения в жизнь мероприятий по улучшению сети ж. д., а вместе с тем и этих линий, зависевшая частью от Упвосо, запоздавшего с представлением проекта улучшения сети, частью от ген. Данилова, расходившегося в оценке значения некоторых линий с Упвосо, повела к тому, что значительная часть работ по усилению не была исполнена до войны, и 4 важных магистрали остались почти в том виде, который они имели после частичных улучшений 1903 и 1904 годов.

Не оказало значительного влияния на усиление их и окончание постройки трех мостов на Волге, а также открытие движения на линии Люберцы — Арзамас М.-Казанской ж. д.

Среди перечисленных главнейших ж. д. тыловой сети в пределах Европейской России не было ни одной, имевшей исключительно стратегическое значение со всеми особенностями эксплуатации мирного времени, свойственными последней.[1]

Эти дороги имели преобладающее экономическое значение, счастливо совпадавшее с военным значением дорог, как линий, предназначенных для выполнения и мобилизационных перевозок[2] и по сосредоточению.[3]

Наконец, и те и другие должны были по окончании перевозок по сосредоточению перейти к перевозкам пополнений, а главное — грузов снабжения для армии из хлебородных районов Поволжья и Сибири. Эти же магистрали должны были полностью взять на себя перевозки топливных, продовольственных и других грузов для снабжения крупных жизненных центров страны, в особенности столиц и заводов, работавших на оборону.

Единственными линиями с преобладающим военным значением были магистрали Петербург—Вятка и Сызрано-Вяземская ж. д.,[4] которые служили выходом для сибирских эшелонов.

Постройка первой даже предпринята была с целью получить второй выход для сибирских войск и разгрузить магистраль Сызрань — Челябинск.

В таких же условиях была и Сызрано-Вяземская ж. д. При постройке остальных линий стратегические соображения не играли роли или учитывались очень мало, почему военное значение некоторых из перечисленных дорог выяснились только впоследствии.

В мирное время провозная способность большинства этих дорог, в особенности участка Сызрань—Рузаевка — Москва М.-Ка-

[1] Стратегические дороги характеризуются ничтожным коммерческим движением в мирное время при сравнительно значительной пропускной способности их.

[2] Напр. Рязано-Уральская с ветвями, большая часть Юго-Восточных, южная сеть Северных, часть ветвей Казанской ж. д.

[3] Сызрано-Вяземская, Самаро-Златоустовская, линия Москва—Рязань—Сызрань М.-Казанской ж. д. и Ростов—Козлов Юго-Восточных.

[4] Преобладающее над коммерческим стратегическое значение Сызр.-Вяземской ж. д. признавалось французским генеральным штабом. В. И. А., д. № 139923.

занской ж. д. и линия Москва — Саратов Рязано-Уральской, заполнялась в иные годы до отказа перевозкой коммерческих грузов, рост которых вызвал и усиление линий. Что касается других линий и участков Рязано-Уральской и Юго-Восточных дорог, то провозная способность их, весьма незначительная, удовлетворяла требованиям мирного времени единственно при условии твердо установившихся направлений основных грузовых потоков к столицам, заполнявших полностью их небольшую провозоспособность.

Вот почему при нарушении направлений грузовых потоков и временном вытеснении коммерческих грузов воинскими перевозками с началом войны дороги юго-востока России сразу оказались несостоятельными (франко-русская конвенция 1892 г. подчеркивала необходимость усиления сети ж. д. тылового управления).

Кроме указаний французского генерального штаба на необходимость пристройки второй колеи на всей Сызрано-Вяземской дороге, французы требовали и постройки новых линий. Намеченная программой железнодорожного строительства 1913 г. магистраль Рязань—Тула—Барановичи—Бобруйск—Черемха—Варшава, выводившая на среднюю Вислу, должна была усилить германский фронт.

Вторая новая линия Орел — Петербург была предложена МПС скорее по экономическим соображениям для обхода грузами, идущими с юго-востока, особенно топливом, Московского узла, но вряд ли в предвидении положения, наступившего для топливных и других грузов с началом войны. В этой линии Упвосо заинтересовано было лишь частично участком от Орла до пересечения с Бологое-Седлецкой линией.

Такая оценка этой линии Упвосо показывает и здесь некоторую близорукость и отсутствие предвидения в вопросах использования магистралей тыловой сети во время войны.

Ни та, ни другая линия не были построены, хотя и предлагались военным ведомством.

Ход военных событий невольно привлек внимание Упвосо к другим направлениям, надобность в которых остро обнаружилась с началом войны.[1]

---

[1] В тыловом районе Мурманская ж. д., перешивка Архангельской линии, а в районе полевого управления—спешная достройка линии Жлобин—Коростень—Шепетовка и др.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

Постройка Мурманской и Амурской ж. д. — Сибирская магистраль, ее провозная способность и задание на перевозки сибирских войск.

Мурманская ж. д. и ее значение. (Схема № 1.)

С объявлением войны предметы снабжения армии, приобретаемые за границей, пришлось направлять на Архангельск и Владивосток, частью через Финляндию.

Архангельский порт не был подготовлен к этой работе и, несмотря на спешное переустройство его, был скоро забит грузами (вследствие слабой вывозной способности Северных дорог, а отчасти необорудованности самого порта, работа которого, кроме того, сильно затруднялось зимой.[1] Огромным неудобством Владивостокского порта была удаленность его (7,5 тыс. *км* от театра войны), что отвлекало на сибирскую магистраль большое число паровозов, в которых так остро нуждалась сеть Европейской России.

Возможность доставки грузов через Финляндию ограничивала малая провозная способность финляндских дорог.

Все попытки разгрузить Архангельский порт и сократить время следования грузов не давали существенного результата. Необходим был поближе к театру войны новый незамерзающий и удобный в техническом отношении порт, который был бы вместе с тем связан достаточно мощной железнодорожной магистралью с сетью Европейской России. Таким портом являлась Екатерининская гавань на Мурмане. Необходимо было только связать ее с сетью ж. д.

Из сказанного достаточно ясно обрисовывается значение мурманской магистрали для армии, а обще-государственное значение проектируемой дороги было признано правительством еще в 1902 г.,[2] но японская война задержала начало ее постройки.

В силу необходимости, вопрос о Мурманской ж. д. решен был окончательно уже в начале войны.

---

[1] Замерзание Белого моря, сильно затруднявшее работу Архангельского порта, даже при наличии сильных ледоколов повлекло за собой попытку в январе 1915 г. наладить доставку военных грузов через Салоники. Путь следования „военной контрабанды“ в Россию намечался из Салоник через Грецию на Прахово, а потом до русской границы или по Дунаю до Рени, или через Румынию от Турн-Северина до Унгени. Насколько сложен и неудобен был этот путь и какие трения мог постоянно возбуждать, очевидно для всякого. Впрочем пользоваться им пришлось недолго. В. И. Арх., д. № 175585.

[2] В. И. Арх., д. № 129093, папка 42. Вопрос 13.

При утверждении журнала от 5/XII-914 г. о сооружении распоряжением и средствами казны ж.-д. линии Петрозаводск-Сорокская бухта совету министров было указано „продолжить эту линию на север до одной из лучших бухт Мурманского побережья.“ [1]

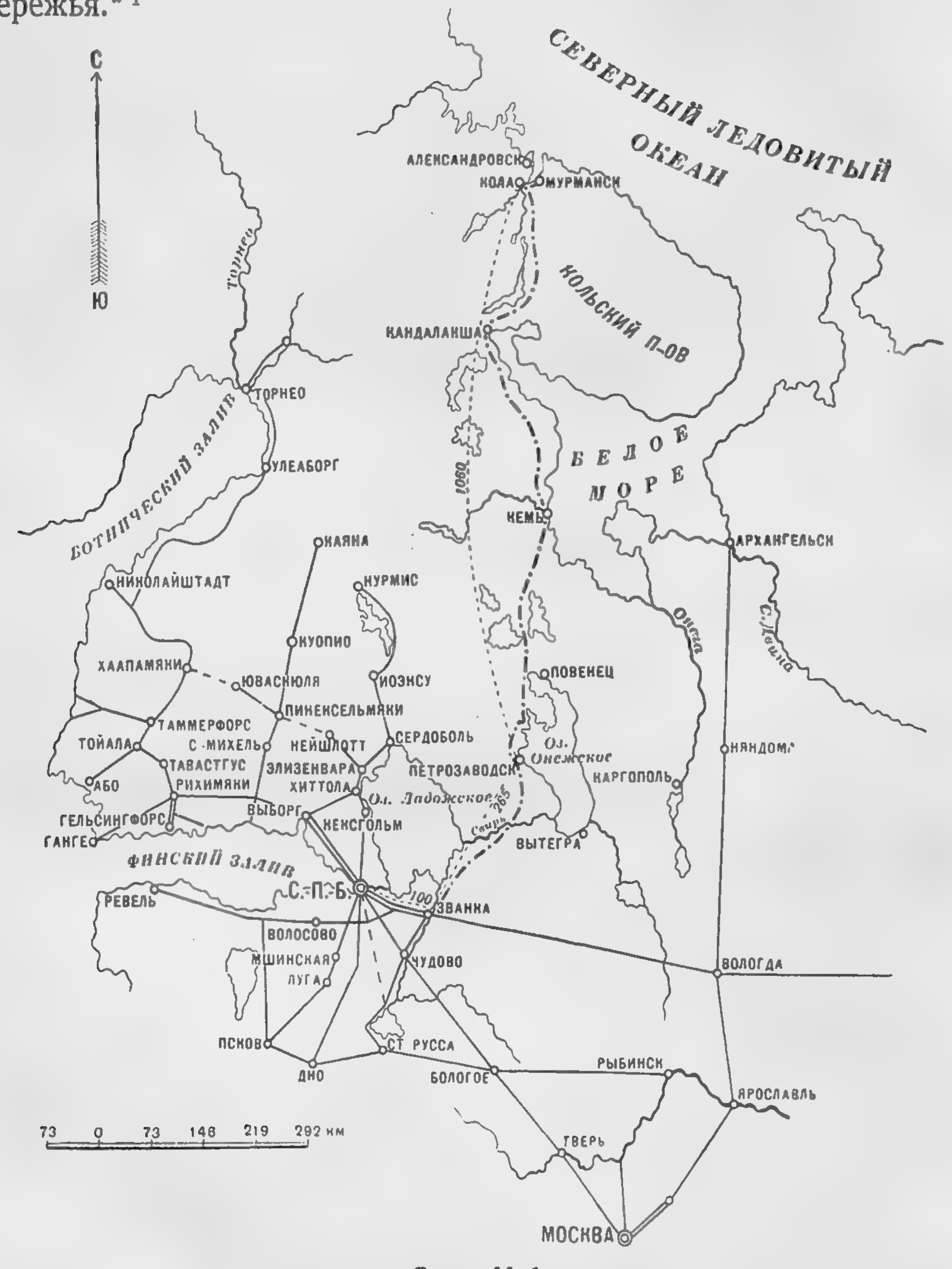


Схема № 1.

Начатые работы встретили огромные трудности, но были почти в точности выполнены в намеченные сроки.

В конце 1915 г. открыт был участок Званка — Петрозаводск, а 8 января 1916 г. — участок Петрозаводск — Сороки. Самый же трудный северный участок от Кандалакши до Колы, намеченный

---

[1] В. И. Арх., д. № 205827, стр. 9.

к окончанию в марте 1916 г., в действительности был закончен вчерне только в конце 1916 г., но пользоваться дорогой „пока" было признано невозможным и о приведении всей линии Мурманской дороги в „окончательный вид" ген. Тихменев просил начальника управления ж. д. к осени 1917 г.[1]

Было намечено, что с этого времени дорога будет пропускать 17 пар грузовых поездов.

Воспользоваться услугами Мурманской магистрали старая армия, однако, не могла, так как фактическое прекращение войны летом 1917 г. сделало это излишним. Постройка дороги опоздала не менее как на пять лет.

Хотя Мурманская дорога упиралась у ст. Званка в Северные дороги, но постройкой соединительных участков Званка—Чудово, Новгород — Луга, Тосна — Мга и Волосово — Мшинская и перешивкой на широкую колею участка Чудово — Новгород — Старая Русса — она связалась непосредственно с сетью железных дорог полевого управления, позволив подавать грузы прямо на фронты, а уголь для флота в Ревель в обход загруженного Петербургского узла.

Ставка придавала огромное значение Мурманской дороге, считая естественной конечной станцией ее не Званку, а Чудово Николаевской дороги.

Сибирская магистраль. Ее провозоспособность и задание на перевозки сибирских войск. (Схема № 2.)

В основу железнодорожного строительства в Сибири был прежде всего положен принцип крайней экономии. В то время казалось, что и без того громадные денежные затраты на сооружение всего пути, редкое население края, экономическая бедность его и отсюда — предполагавшаяся незначительность грузового движения оправдывали указанный выше принцип.

В результате технические требования, которые предъявлялись при постройке дорогам Европейской России, в отношении Сибирской магистрали были значительно понижены.[2]

Пониженные технические условия повлекли за собой и ограниченную пропускную способность.[3]

Начав с трех пар поездов, к концу русско-японской войны провозная способность Сибирской ж. д. поднята была до 12 пар воинских поездов.

Припомним, что сибирская магистраль с самого начала своей постройки (1892) и все последующие годы, не исключая периода японской войны, продолжала достраиваться, затем перестраиваться, улучшаться и развиваться постройкой новых линий и ветвей.

Укладка 2-й колеи не меняла размера движения на дорогах Си-

---

[1] В. И. Арх., д. д. №№ 205827, 205805 и прилож. 14 б.

[2] Напр., верхнее строение облегченного типа, уклоны до 0,008 (т. е. 8 саж. подъема на 1000 саж. протяжения пути) на равнинах и 0,015 на горных участках, радиус от 150 — 250°, вместо 500°, деревянные мосты и проч.

[3] Первоначальное задание на постройку Сиб. ж. д. ограничивалось всего тремя парами поездов в сутки.

бири, зависевшего от наличия подвижного состава: увеличение движения связано было со сроками прибытия командируемого с дорог Европейской России подвижного состава. Как велика была потребность в нем, для того чтобы ввести максимальные задания для воинского движения на ж. д. Сибири, видно из того, что количество командируемых на эти дороги по моб. расписанию № 19 паровозов выражалось[1] огромной цифрой 4 338.

На Сибирской, Забайкальской и Кит.-Восточной ж. д., по соглашению с военным ведомством, принятому еще в 1906 г., подвижной состав содержался в количестве, обеспечивавшем 8 пар воинских вместо 12 пар, намеченных максимальным графиком.

Вслед за объявлением войны Упвосо было спешно разработано особое задание для перевозки на запад сибирских корпусов, в зависимости от наличного на сибирской магистрали подвижного состава. По этому заданию число воинских поездов равнялось восьми (т. е. соответствовало фактическому наличию подвижного состава).

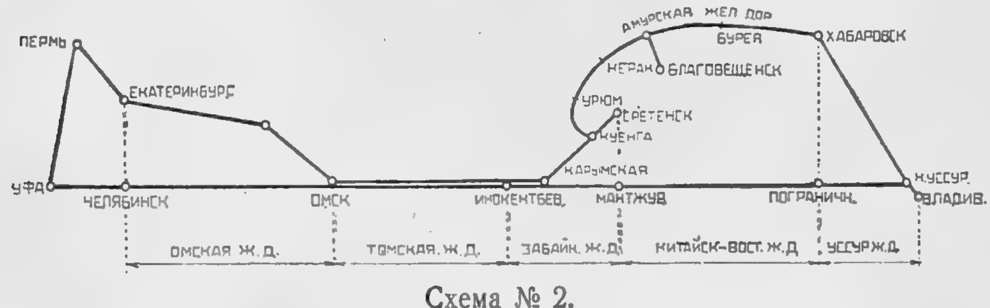


Схема № 2.

Усилить сибирскую магистраль подвижным составом оказалось совершенно немыслимым, так как пришлось все излишки подвижного состава с дорог восточной половины Европейской России бросить на дороги запада. В этом и заключается причина растянувшейся перевозки сибирских корпусов, в особенности IV, для ускорения перевозки которого, по требованию ставки, Упвосо пришлось принять героические меры.[2]

Надо прибавить, что в действительности *сплошной* перестройки сибирской магистрали на 2-колейную на всем протяжении от Челябинска до Иннокентьевской выполнено не было, а было произведено, так называемое, *удлинение разъездов*, улучшавшее условия движения на труднейших перегонах.

---

[1] В. И. Арх., д. № 130740, секр. сношение н-ка Упвосо Генкварму ГУГШ 24/II-912 г. № 587.

[2] а) Простой был уменьшен до минимума, вызываемого техническими потребностями, поезда отправлялись раньше расписания, руководствуясь лишь условием наивыгоднейшего скрещения, не допуская скопления на станциях более 2-х эшелонов по одному направлению, б) довольствие в пути на продпунктах при наличии походных кухонь отменено, в) воинские поезда имели преимущество над всеми поездами, причем пассажирские поезда должны были итти параллельным воинским расписаниям, г) на передаточные станции назначались специальные старшие станционные агенты для устранения недоразумений и сокращения до минимума формальностей, д) скорость установлена была максимальная, е) на однопутных участках Самаро-Златоустовской и Сызрано-Вяземской ж. д. установлено было на неделю одностороннее движение эшелонов и т. д. (см. дело В. Архива № 356).

ГЛАВА ВОСЬМАЯ.

Железнодорожная сеть Туркестанского военного округа. — Задание на перевозки войск.

Железнодорожная сеть Туркестанского в. о. (Схема № 3).

Туркестанский в. о. с его площадью в 1 898 000 *кв. км.*,[1] граничивший на протяжении 5 160 *км.* с владениями Китая, Афганистана и Персии, пересечен был всего лишь двумя одноколейными железнодорожными магистралями: Средне-Азиатской (Красноводск — Самарканд — Андижан), тянувшейся вдоль границы с Персией и Афганистаном, и 2) Ташкентской, в пределах округа от ст. Саксаульной, прорезавшей край по диагонали с северо-запада на юго-восток.

От магистрали Ср.-Азиатской ж. д. отходили ветви: Мерв — Кушка 312 *км*, Каган — Бухара 12,8 *км* и Горчаково — Маргелан; от Ташкентской — начатая постройкой линия Арысь — Пишпек.

Общая строительная длина Ср.-Азиатской ж. д., постройка которой закончилась значительно раньше Ташкентской, на 1 января 1914 г. достигала 2 563 *км.*

Так как Ср.-Азиатская ж. д. на огромной части своего протяжения шла нулевыми местами, то профиль дороги отличался мягкостью, отсутствием значительных подъемов,[2] большим процентом прямых участков пути (около 89) и очень малым процентом кривых, представляя значительные удобства эксплуатации. Теми же особенностями, за небольшим исключением, обладала и Ташкентская ж. д.

Последняя открыта для правильного движения от Кинеля (Сам.-Злат. ж. д.) до Ташкента в 1906 г. Строительная длина линии на 1 января 1914 г. составляла 2 233 *км*, из коих в пределах округа 1 189 *км.*

При сопоставлении длины обеих магистралей и их ветвей с площадью округа получалась ничтожная цифра: на 113 *кв.* км территории в среднем приходилось только 0,19 *км*[3] ж. д. и притом не восполняемая обыкновенными, хорошо поддерживаемыми грунтовыми дорогами, а каменных дорог в округе не было.[4]

---

[1] Что составляло $^1/_2$ пространства всей империи и около $^3/_8$ — Европейской России.

[2] Подъемы до 0,005 составляли почти 50%.

[3] Доклад г. кварт. ген. Аверьянова 1911 г. В. И. Арх., д. № 125431.

[4] Кроме 32-х *км* шоссейной ветки от Ташкента в Троицкий лагерь.

Вся северо-восточная часть округа площадью в сотни тысяч *кв. км*, прилегавшая к Китаю, совершенно не была обеспечена ж. д., постройка которых в этом районе стала только намечаться и частично проводиться в исполнение непосредственно перед войной.[1]

Паровозным и вагонным парком дороги Туркестанского в. о. не были богаты. Паровозов приходилось на версту: на Ташкент-

Схема № 3.

ской 0,26 и 3,74 тов. вагонов, на Ср.-Аз. — 0,24 и 3,6 тов. вагона, т. е. значительно ниже общей нормы для всей сети.

Пропускная способность Ташкентской ж. д. на различных участках была различна. Слабейшим участком был Актюбинск — Ташкент в 11 пар поездов, сильнейшим Кинель — Бузулук в 14 пар.

Особенностью обеих дорог было наличие нескольких графиков военного времени для частных и общей мобилизации.

---

[1] В 1913 г. находилась в постройке линия Семиреченской ж. д. ст. Арысь — Пишпек 572 *км.* дл., затем в том же 1913 начаты постройкой линии Каган—Термез (Ср.-Аз. дор.) 623 *км* дл. с ветвью Карши—Китаб и Арысь—Верный — Семипалатинск (Ташкентской ж. д.)

Несмотря на очень большое протяжение обеих дорог, они выгодно отличались от магистралей Европейской России тем, что на них не было пестроты в цифрах пропускной способности отдельных участков. [1]

Задание на перевозки войск. Для достижения предельной провозной способности Ср.-Азиатской и Ташкентской дорог требовалось командирование подвижного состава, чего при войне на Западе выполнить было нельзя, почему для перевозки корпусов на западную границу уже после объявления мобилизации выработано было Упвосо, подобно тому, как для сибирской магистрали, особое задание, конечно, сильно пониженное против максимального, основанное на наличном парке подвижного состава этих дорог. Поэтому на Ср.-Азиатской и Ташкентской ж. д. не был введен максимальный график, а все воинские перевозки были выполнены по коммерческому графику, при задании в 6 пар воинских поездов, для чего не потребовалось даже открытия разъездов.

---

[1] Объясняется это тем, что обе дороги являлись стратегическими, имевшими задание — связь с метрополией. Обе дороги строились распоряжением казны, причем Закасп. ж. д. строилась Закаспийскими железнодорожными батальонами, имела военный характер, долгое время эксплуатация велась желбатами и начальник дороги был военный (командир железнодорожной бригады).

ГЛАВА ДЕВЯТАЯ.

Сеть железных дорог полевого управления. — Военное значение магистралей сети и оценка их высшим командованием. — Дороги на левом берегу Вислы. — Отрицательное отношение ГУГШ и округов к железнодорожному строительству на левом берегу Вислы. — Рокадные линии. — Московская окружная ж. д.

Сеть ж. д. полевого управления. (Схема № 4.)

Сеть полевого управления составляли 9 главнейших магистралей Европейской России, входивших в нее полностью или частично.

Магистрали эти были следующие: Северо-Западные, Бологое — Седлецкая, [1] Александровская, Полесские, Привислинские, Либаво-Роменская, часть Риго-Орловской, Московско-Виндаво-Рыбинская и Юго-Западные. Кроме того, на левом берегу Вислы Варшаво-Венская ж. д., почти полностью занятая немцами вскоре после начала войны.

К сети ж. д. полевого управления надо отнести и дороги Кавказского в. о., как отдельного театра военных действий, а также сеть ж. д. Финляндии. Кроме того, по условиям работы, надо вместе с магистралями полевого управления рассматривать и Московскую окружную дорогу.

Из основных железнодорожных магистралей сети полевого управления позднейшей по постройке была Бологое-Седлецкая дорога.

Эта дорога, [2] разрешенная к сооружению в 1902 г., являлась типичной стратегической линией с незначительным коммерческим движением. На выбор направления и выработку задания Бологое-Седлецкой ж. д. оказало давление французское правительство, требовавшее постройки ее в 2 колеи на всем протяжении.

Дорога открылась для правильного движения на всем протяжении в апреле 1906 г., причем длина ее участков определилась: Бологое — Полоцк — 470 *км*, Полоцк — Андреевцы (Волковыск) 441 *км* и Андреевцы — Седлец — 187 *км*. Участки Андреевцы — Седлец и Андреевцы — Волковыск присоединены были к Привислинским ж. д., а участки Бологое — Полоцк и Полоцк — Волковыск — к Николаевской дороге.

Построена была Бологое — Седлецкая ж. д. как дорога ма-

[1] Куломзин, „Наша железнодорожная политика", по документам архива комитета министров, исторический очерк, том 4-й, стр. 54.

[2] Окончание Бологое-Седлецкой ж. д. и Ташкентской явилось одной из ближайших причин, побудивших перейти к новому моб. расписанию № 19. В. И. Арх., д. № 129093, папка 42.

гистрального типа. [1] До Великих Лук линия была одноколейной (мосты построены на два пути), а от В. Лук до Седлеца — в две колеи.

Возможное теоретическое задание для этой магистрали было несколько ограничено условиями водоснабжения, рассчитанного только на 15 пар поездов на одноколейном и на 40 пар на двухколейных участках, поэтому наибольшим заданием на период мо-

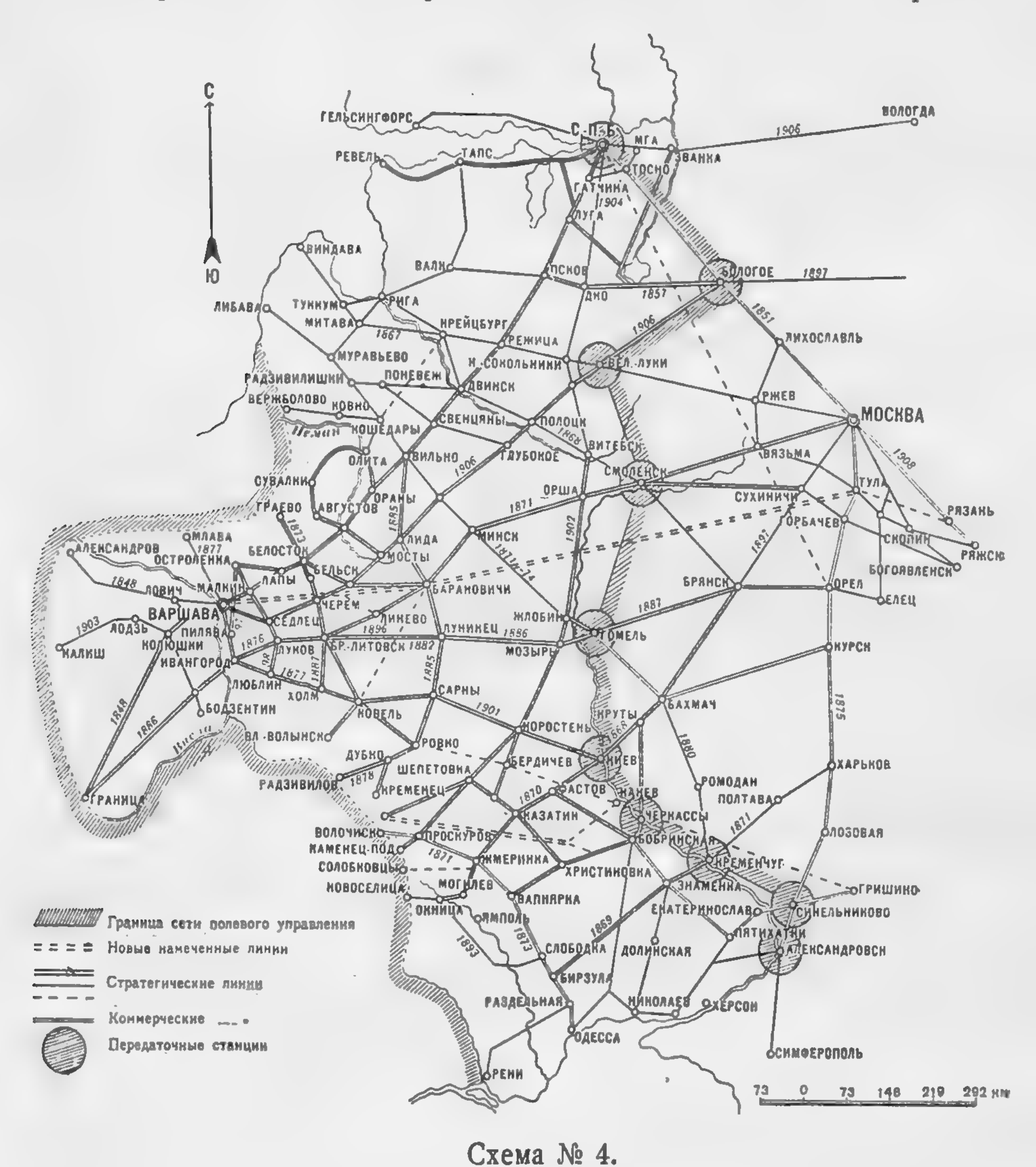


Схема № 4.

билизации и сосредоточения могло быть лишь 14 пар воинских на первом и 39 на последних. Что касается подвижного состава, то он изготовлялся по расчету обслуживания на всем протяжении от Бологое до Седлеца лишь 13 пар воинских поездов. Все недостающее до задания число паровозов и вагонов должно было пополняться командировкой с других дорог сети. [2]

[1] Т. е. подъемы не более 0,008, радиус наименьший 300 саж., рельсы тяжелого типа и проч.

[2] Записка Упвосо от 8/III 1904 г. В. И. Арх., д. № 129571.

За исключением Бологое-Седлецкой магистрали, оконченной в 1906 г., прочие линии были построены [1] с 1861 по 1896 год.

Несколько ранее линии Бологое — Седлец закончены были постройкой: линия Москва — Виндава и участок Нов.-Сокольники — Витебск Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. (в 1904 г.). В 1907 г. закончена была небольшая стратегическая линия Гродна — Мосты и линия Николаев — Херсон.

Назовем еще Калишскую линию Варшаво-Венской ж. д., законченную в 1903 г., и линию Витебск — Жлобин — в 1902 г. и укажем, что на магистрали Полесских ж. д. Брянск — Гомель — Брест после японской войны производилась на всем протяжении укладка 2-й колеи, причем некоторые участки открыты были для правильного движения уже в год войны.

Наконец, в 1905 г. пристроена была вторая колея на уч. Луков — Люблин Привислинских ж. д. (110 *км*) и находились в постройке некоторые участки Подольской ж. д., [2] законченные и открытые для движения уже во время войны, но учитывать которые было нельзя. [3]

Из 6 магистральных линий сети полевого управления, выводивших на среднюю Вислу, три старейшие главные магистрали, [4] сходившиеся у Варшавы, конечно, имели большое коммерческое значение, [5] в особенности Петербурго-Варшавская и Александровская, естественным продолжением которой являлся участок Брест — Варшава Привислинских дорог. Однако военное значение этих линий, в особенности двух первых, как единственных путей подвоза войск из центральной России, а также из расположенных на них крупных населенных пунктов с большими гарнизонами [6] в район развертывания, явно преобладало над коммерческим, [7] почему эти дороги являлись стратегическими. Петербурго-Варшавская линия и строилась как стратегическая.

Что касается магистрали Бологое — Седлец и линии Брест —

---

[1] См. приложение № 2.

[2] Проскуров — Кам.-Подольск 108 *км*, ст. Жлобин Р.-Ор. — ст. Шепетовка 400 *км*.

[3] Открытый хотя бы и для правильного движения уч. ж. д. пути не может равняться со старой дорогой, ибо: 1) значительное время по окончании постройки (от 1-2 лет) полотно дороги дает неизбежные осадки, грунт уплотняется от сотрясений при движении поездов, 2) на новой дороге после открытия ее для движения обычно остается ряд недоделок, требующих иногда значительного времени. 3) гражданские сооружения обычно отстают от постройки полотна, а не обеспечив нормальных условий жизни агентам дороги, нельзя предъявлять к ним и повышенных требований, 4) скорость поездов на новых линиях обычно дается несколько пониженная, 5) в новых условиях работы на линии, еще не испытанной, линейному персоналу дороги работать труднее и т. д.

[4] Петербурго-Варшавская, Александровская, с участком Брест — Варшава Привислинских ж. д., и участок Привислинских дорог Ковель—Варшава.

[5] Являясь путями торгового обмена обеих столиц и юга с западом через ряд крупных промышленных центров во главе с Варшавой.

[6] Псков, Двинск, Вильна, Гродно—на первой, Смоленск, Минск, Брест и проч.— на второй.

[7] Пропускная и провозная способность их в мирное время не заполнялась полностью коммерческими перевозками.

Брянск Полесских ж. д., то коммерческое значение их было незначительно, [1] и строились они по требованию и определенным заданиям ВВ.

В противоположность первым, эти магистрали соединяли главным образом незначительные населенные пункты с малыми гарнизонами, рассекая на сотни верст малонаселенные лесисто-болотистые местности (вторая), и потому главным назначением их была транзитная перевозка по кратчайшим направлениям войсковых масс из центра страны и с Волги.

Пересекавшая перечисленные пять магистралей линия Юго-Западных ж. д. Киев — Казатин — Ковель — Брест — Белосток, соединявшая хлебородный юг России с Кенигсбергом, имела важное коммерческое значение, но, служа одновременно и путем подвоза войск в район развертывания и мощной рокадной линией, имела такое же стратегическое значение, как и первые.

Вообще из всех магистралей полевого управления только Либаво-Роменская ж. д., занятая в мирное время перевозкой хлебных грузов с юга к Либавскому порту, и Юго-Западные дороги имели в мирное время преобладающее коммерческое значение. Эти дороги строились почти исключительно по экономическим соображениям, тем не менее их огромная коммерческая работа до войны, способствуя развитию линий и лучшему оборудованию их за счет кредитов с коммерческой целью, облегчала их переход с коммерческого графика на воинский, что было так сложно и тяжело для линий со слабым коммерческим движением.

Остальные магистрали, независимо от того, строились ли они по заданиям ВВ, для выполнения его заданий при мобилизации армии, или предназначались в мирное время для усиленного коммерческого движения, по своим направлениям соответствовали одновременно потребностям для перевозок больших войсковых масс на запад или, в качестве рокировочных, для связи отдельных частей театра военных действий.

Сравнивая данные отдельных дорог сети полевого управления, [2] мы видим, что особой разницы между ними не было. Это были дороги, испытанные рядом лет весьма значительного пассажирского и коммерческого движения, знакомые и с массовыми перевозками грузов. [3] Почти все они строились применительно к техническим условиям „постройки дорог магистрального типа", либо доводились впоследствии. Все имели относительно небольшие уклоны и радиусы кривых. [4] Станционные устройства отвечали условиям пропуска и одновременной стоянки поездов 50-вагонного состава, с достаточным числом разъездных путей. Водо-

---

[1] Им нечего было возить, кроме лесных материалов, да и направление их в обход крупных центров на востоке исключало для торгово-промышленных целей особую надобность в них.

[2] См. приложение № 2.

[3] Сезонные перевозки хлеба, масла, строительных материалов и проч.

[4] Приводимые в таблице (приложение № 2) наибольшие уклоны и наименьшие радиусы относились либо к веткам, либо к второстепенным линиям.

снабжение также соответствовало заданиям ВВ. [1] Инвентарным подвижным составом дороги были снабжены во всяком случае не ниже общей средней нормы, а некоторые даже выше.

Казалось бы, все данные, определявшие возможную для дороги максимальную пропускную и провозную способность, были налицо.

Однако, несмотря на кажущееся благополучие сети ж. д. полевого управления, состоявшей из наиболее развитых магистралей, на которые в течение ряда лет непрерывно расходовались средства казны для улучшений их как с „коммерческой", так и со „специальной целью", упомянутая сеть к 1914 г. была не только далека от совершенства, но не могла удовлетворять даже скромных заданий ВВ на перевозки по сосредоточению.

Решительно никто из лиц высшего командования, начиная с военного министра и кончая командующими войсками в пограничных округах, ни в отчетах, ни в переписке с разными государственными деятелями не высказывали удовлетворения существующей сетью, указывая лишь на ее несовершенства и недостатки.

Отдельные лица, близко знакомые с положением дела и состоянием сети, на протяжении целого ряда лет, начиная с 1876 г., непрестанно подчеркивали недостатки и несовершенства ж. д.

Еще в 1876 г. военное министерство пришло к выводу, что ж. д. России окажутся неспособными к выполнению заданий ВВ. [2]

В апреле 1876 г. военным министром гр. Милютиным представлена была царю записка „о несостоятельности наших ж. д. в деле передвижения значительного количества войск и грузов".

В результате записки Милютина учреждена была в июне 1876 г. комиссия Баранова, закрытая в 1885 г. [3]

В 1903 г. по докладу министра финансов и в 1908 г. по постановлению бюджетной комиссии государственной думы также создавались комиссии для всестороннего исследования современного положения казенных и частных ж. д.

В результате трудов этих комиссий сделано было многое в области улучшения хозяйственной стороны дела управления ж. д., военные же интересы затронуты были этими комиссиями очень мало.

Тем не менее нельзя сказать, чтобы железнодорожная сеть не улучшалась. Средства на новое железнодорожное строительство, на улучшение существующих дорог, на работы по сметам со специальной целью и т. п. отпускались, но суммы эти по сравнению с размером действительной потребности были так малы, что ско-

---

[1] См. приложение № 3.

[2] Труды особой комиссии для всестороннего обследования железнодорожного дела в России. Вып. XXIII.

[3] Комиссия Баранова составила записку, рассмотренную в особом сов. м-стров пс, ф-сов, воен. и гос. контроля, дала ряд докладов и материалов, положенных в основу проекта общего уст. Росс. ж. д. 1885 г.

рое и действительное улучшение сети, соответственное требованиям ВВ, не могло быть достигнуто. С 1906 г. ни один годовой отчет ГУГШ не пропускал случая указать на недостатки сети ж. д. и ходатайствовать об их устранении. [1]

Да и само Упвосо очень часто указывало на железнодорожные нужды. Например, в феврале 1908 г. ген. Добрышин указывал, как на причину возможных затруднений при выполнении первой частной мобилизации в Петербургском округе, на малую пропускную способность ж. д. округа, неразвитость узловых станций [2] и недостаток теплушек. [3] Еще в 1906 г. под свежим впечатлением японской войны Упвосо указывало на необходимость развития ряда важнейших узлов полевой сети [4] (Смоленск, Минск, Барановичи, Лунинец, Холм, Белосток). „В силу свойств наших мобилизаций и железнодорожных перевозок, мы должны отказаться от существующей ныне формы нашего сосредоточения и в видах безопасности его отнести район наших сборов назад, больше в глубину нашей территории... Наша железнодорожная сеть по своему начертанию, по своей бедности подвижным составом, по сложности мобилизации и составления планов перевозок не допускает гибкости сосредоточения". [5]

В своей записке о мероприятиях по госуд. обороне (от декабря 1909 г.) военный министр ген. Сухомлинов говорит: „Подготовка нашей пограничной полосы представляется в следующем виде: всего к нашей границе с Германией и Австрией подходит 16 колей с общей провозоспособностью 211 пар в сутки. Сравнивая эту провозоспособность с таковой же наших соседей (19 колей, 530 поездов в сутки) видно, что мы должны значительно уступать им в быстроте сосредоточения наших армий к границе, особенно принимая во внимание меньший состав наших поездов [6] и малую обеспеченность нашей железнодорожной сети подвижным составом". [7]

Год спустя (в 1910 г.) ген. Данилов писал Добрышину, что управление генерал-квартирмейстера полагает необходимым выработать общий план постепенного развития высадочных станций в зависимости от степени их стратегического значения и в ближайшем будущем приступить к этой работе. Плана развития станций высадки так и не было выработано, и высадочные станции западной пограничной полосы так и не были переустроены, а нужда в этом была велика. Вот что писал за месяц до войны начальник штаба Варшавского в. о. ген. Орановский генерал-

---

[1] Выписки из отчетов В. И. Арх., д. № 65.

[2] В. И. Арх., д. № 65, стр. 2.

[3] Теплушечный парк сети в 1907 г. = 16 тыс. вагонов.

[4] Доклад от 17/XI 1906 г. В. И. Арх., д. 59, стр. 79.

[5] Записка полк. Добророльского, нач. мобилиз. отдела Гл. Шт. В. И. Арх. д. № 172370, стр. 18, 19, 71.

[6] По „расчетам 1910 г. на перевозки" воинских частей, воинские поезда были 40-вагонного состава, а до того — 35.

[7] В. И. Арх., д. № 171349, стр. 57.

квартирмейстеру ГУГШ: [1] „Из намеченных пунктов высадок, — станции Чижев, Любартов, Наленчов, Минковицы, Травники и Мациов не смогут выполнить предназначенную им работу. Вследствие неприспособленности станций Травники, Любартов и Чижев с них было бы крайне желательно перенести работу соответственно на ст. Реиовец (17,5 *км* от ст. Травники), способную к выгрузке 12 поездов в сутки, на ст. Быстрице (10 *км* от Любартова), оборудованную двумя платформами, и на ст. Малкин (23 *км* от Чижева), способную к выгрузке 24 поездов в сутки. Ныне указанные станции могут выполнить следующую работу по выгрузке: Чижев — 10 п. в сутки, Любартов — 6, Наленчов — 10, Минковицы — 6, Травники — 10, Мациов — 8". И это писалось за месяц до войны. Здесь уже явный пробел в работе самого Упвосо.

В 1912 г. начальник штаба Киевского в. о. Драгомиров указывал ген.-кварт. ГУГШ, как на единственное затруднение в перевозке корпусов Московского округа в Дубно-Ровенский район, на неразвитость железнодорожной сети, в частности на малую пропускную способность Полесских ж. д., участка Бахмач-Конотоп Киево-Воронежской дороги и некоторых участков Юго-Западных ж. д. [2]

Хотя приведенных данных достаточно для общей характеристики железнодорожной сети, закончим наши ссылки на мнения отдельных высших чинов ВВ о состоянии сети западно-пограничной полосы нижеследующей выпиской [3] из письма военного министра: „по действующему мобилизационному плану, при существующей дислокации войск, нужно подать к западной границе за линии ст. ст. Двинск, Полоцк, Смоленск, Брянск, Киев, Жмеринка и Раздельная около 4000 эшелонов. По заданию наши магистрали пропускают всего 223 эшелона. Т. о. все 4000 эшелонов могут быть подняты к перевозке в течение 18 дней (4000 : 223), т. е. к 26-му дню мобилизации, фактически — к 28-му дню.

„Причина столь медленного хода перевозок по сосредоточению кроется, главным образом, в недостаточной пропускной и провозной способности нашей железнодорожной сети... при составлении планов перевозки войск выяснилось: 1) что 62% эшелонов частей войск, отмобилизованных и вполне готовых к перевозке, приходится задерживать в пунктах их квартирования на несколько дней, пока линии, по которым они должны следовать, не освободятся от перевозки ранее поднятых частей; 2) что магистральные линии в западной пограничной полосе не могут с конца 2-й недели мобилизации работать полным графиком, так как к ним нельзя подвезти своевременно и в нужном числе эшелоны дорог центральной и восточной части Европейской России. Требуется усилить 6 244 *км* железно-дорожных линий западной

[1] Секретное сношение от 16/VI 1914 г. № 2223. В. И. Арх., д. № 126665.
[2] В. И. Арх., д. № 240, стр. 8.
[3] Письмо Сухомлинова Коковцову, м-стру финансов, от 24/IV 1913 г. № 1492. В. И. Арх. д. 240, стр. 20.

полосы, из коих на протяжении 4 200 *км* уложить вторую колею и добавить 4 225 паровозов. Кроме того, желаемого усиления можно достигнуть лишь с постройкой 2 новых линий: одной на сев. западном фронте, а другой на юго-западном фронте".

Так расценивал за год до войны состояние железнодорожной сети страны военный министр.

Все эти предположения, конечно, не могли быть осуществлены в течение оставшегося года, кроме мелких мероприятий или тех, которые были давно начаты и оставалось только закончить их. [1]

Полагаем, сказанного достаточно, чтобы притти к выводу о неподготовленности всей сети вообще, а сети ж. д. полевого управления в особенности, к выполнению воинских перевозок в период сосредоточения армии.

Дороги на левом берегу Вислы. Территория Варшавского в. о. на левом берегу Вислы обслуживалась: двухколейным участком Ивангород-Домброво Привислинских ж. д. 289 *км* длины и Варшаво-Венской ж. д.

Последняя состояла из старой линии Варшава—Граница, колеи 0,673 *см*, длиной 496 *км*, считая и одноколейную ветвь от ст. Скерневицы на Александрово — Торн, и 2) из одноколейной линии Варшава—Калиш, нормальной колеи, длиной 258 *км*, оконченной постройкой в 1903 г. Главная магистраль В.-Венской ж. д. на границу была двухколейной на всем протяжении. Что касается линий Лодзинской фабричной и Гербы-Келецкой (колеи 0,714), то ни по величине, ни по значению они не играли почти никакой роли в деле военных перевозок, и на них можно было смотреть как на резервы подвижного состава и ж. д. имущества для остальных левобережных дорог Польши. Все три линии: Варшаво-Калишская, Варшаво-Венская и Ивангород-Домбровская соединялись веткой Колюшки — Скаржиско, продолжавшейся до Бодзехова.

Что касается узкоколейных подъездных путей на левом берегу Вислы (Виляновский, Гроецкий, Лодзь—Згерж, Лодзь—Пабианице и др.), то таковые никакой роли в перевозке войск не играли и ВВ почти не учитывались.

Варшаво-Венская дорога была отлично оборудована для коммерческого движения и являлась одной из самых доходных дорог государства, [2] но, несмотря на значительную пропускную способность (55 пар поездов), из-за своей близости к границе в перевозках по средоточению не играла значительной роли, так же, как и вторая двухколейная и отлично устроенная магистраль — Ивангород-Домбровская линия Привислинских ж. д.

Значение последней определялось также связью ее с Домбров-

---

[1] Напр., укладка второй колеи на линии Брянск — Брест, законченная за несколько дней до начала мобилизации.

[2] Экономическое значение В.-В. ж. д. заключалось в том, что она соединяла с Варшавой Бендинский и Сосновицкий горнопромышленные и Лодзинский фабричный районы. Только три станции: Погонь, Домброва и Зомбковице отправляли в сторону Варшавы более 150 млн пудов каменного угля в год.

ским и Сосновицким горными районами (снабжение углем всей сети Привислинских ж. д.).

Кроме Калишской, все эти были старые ж.-д. линии с работой, испытанной десятилетиями.

Головные участки Ивангород-Домбровской и Варшаво-Венской ж.-д. [1] линий, особенно до Ченстохова и Скаржиско, проходившие на расстоянии 10—50 верст от границы, были под ударами противника, и на их помощь в период мобилизации рассчитывать было рискованно.

Сбор 75% запасных пограничных уездов [2] при мобилизации, эвакуация служащих и казенного имущества и затем разрушение этих участков — вот та небольшая роль, которая отводилась им.

Та же близость перечисленных магистралей к границе создавала опасность потерять значительную часть подвижного состава на закрытых для движения пограничных участках, особенно в горнопромышленных районах, что и случилось вскоре по объявлении войны. [3]

Для размещения оттянутого излишнего подвижного состава узкой колеи В.-Венской ж. д. при ст. Прага, Варшавской окружной дороги, создан был специальный парк путей, общей длиной около 50 *км*, для этой же цели должны были служить запасные пути развитых станций участка магистрали В.-Венской ж. д. и все ветви частного пользования до Скерневиц. [4]

Если упомянуть еще о линиях, обслуживавших Лодзинский промышленный район, лодзинских подъездных путях в том же районе [5] (узкоколейных), Петроков — Сулейов и Варшавских подъездных путях, [6] то этим будет исчерпан перечень всех железнодорожных путей на левом берегу Вислы.

Количество железнодорожных путей разного типа на левом берегу Вислы могло значительно возрасти и без помощи казны; плотно населенный культурный край нуждался в них, но штаб

---

[1] Намеченная расписанием № 19 работа головных участков дорог выражалась всего 1-2 парами воинских поездов на участке Александров — Кутно, Лодзь — Калиш, Граница — Ченстохов, Сендзишев—Скаржиско и повышалась до 8 воинских пар на участке Ченстохов — Варшава, 14 пар на участке Варшава — Кутно, при фактической пропускной способности 55 пар для Венской и 35 пар для Ивангород-Домбровской (В. И. Арх., д. № 126665).

[2] Военное ведомство не рассчитывало на успех призыва запасных в пограничных уездах и сбрасывало 25% на неявку.

[3] Доклад н-ка В.-Венской ж. д. главн. н-ку в. с. от 10/V 1915 № 621, из коего видно, что на закрытых участках оставлено было 24 паровоза и 4 936 вагонов, т. е. почти $^1/_8$ парка. В. И. Арх., д. № 205686, стр. 7.

[4] Порядок уборки подвижного состава определен был особой „Инструкцией о порядке движения поездов на В.-Венской ж. д. при объявлении полной ликвидации коммерческого движения". При заполнении всех запасных станционных путей и частных ветвей, а также упомянутого специального парка путей на ст. Прага, можно было установить на участках (Прага) В.-Венской ж. д. 10 154 вагона и на уч. Лович — Кутно 1 012, а всего 11 166 тов. вагонов.

[5] Лодзь — Александров, Лодзь — Константинов, Лодзь — Згерж и Лодзь — Пабианицы, общей длиной 41,3 *км* узкоколейных электрической тяги.

[6] Гроецкий — от Варшавы до п. Гуры-Кальварии, метровой колеи, и Виляновский — от Варшавы через Вилянов до Пясечно (63,6 *км*).

Варшавского округа и ГУГШ противились этому строительству, отклоняя часто постройки даже узкоколейных подъездных путей частного пользования.

Причиной отрицательного отношения ГУГШ к железнодорожному строительству здесь была незаинтересованность в развитии железнодорожной сети на левом берегу Вислы: наличных путей было достаточно для выполнения тех небольших задач, которые ставились им ВВ. Более густая сеть железных дорог, если бы таковая и была, не давала особого преимущества корпусам, развертываемым в районе на несколько переходов к востоку от средней Вислы и нацеленным в другом направлении.

У ГУГШ являлось опасение, что противник (при своей более ранней готовности и выгодах охватывающего положения своей территории) беспрепятственно использует в своих целях левобережные магистрали ранее перехода в наступление русских армий. Кроме того, ГУГШ опасалось, что противник движением из Восточной Пруссии на Белосток, а из Галиции на Брест, постарается отрезать до окончания сосредоточения русских армий ослабленные войска Варшавского округа, лишенные к тому же возможности зацепиться за крепости на Средней Висле. [1]

Эти обстоятельства повлекли за собой решение ГУГШ оставить часть территории на левом берегу Вислы без обороны, оттянув район сосредоточения к востоку (главными силами примерно на линию Белосток — Брест). [2]

Так как медленность сосредоточения русской армии зависела от состояния железнодорожной сети, то до общего улучшения всей сети к востоку от Вислы не было основания расширять и сеть ж. д. левого берега Вислы, как бесполезную при данном положении для армии.

С переходом к моб. расписанию № 20, а в особенности № 21, ГУГШ рассчитывало значительно усилить провозоспособность железнодорожной сети, соответственно чему стал меняться и взгляд его на железнодорожное строительство на левом берегу Вислы.

Весной 1914 г. в Киеве, на военной игре, ген. Сухомлинов высказался за необходимость подготовить условия к выносу развертывания в будущем, при благоприятной к тому обстановке, на левый берег Вислы.

Такое решение вопроса о стратегическом развертывании неизбежно влекло за собой изменение взглядов на железнодорожное строительство на левом берегу Вислы. [3]

---

[1] Ускорить же сосредоточение русской армии в избранном для этого районе (по плану № 19) в то время по состоянию железнодорожной сети было нельзя.

[2] Отказавшись от развертывания на левом берегу Вислы, ГУГШ должно было принять меры к обезвреживанию головных участков левобережной сети разрушением их, временно отказавшись от перехода к наступлению на этом направлении. По реорганизации армии, предпринятой Сухомлиновым, часть конницы и несколько корпусов переведены были на Волгу—стремление застраховаться со стороны Японии, в возможность агрессивных действий которой ГУГШ верило до 1911 г.

[3] В 1912 г. ГУГШ уже отступило от прежнего взгляда в вопросе разрешения линии Гербы — Ченстохов — Кельцы, постройке которой противилось с 1904 г.

Устройство переправ на Висле выше Ивангорода и ниже Новогеоргиевска признавалось по прежнему недопустимым. Ген. Янушкевич, новый начальник генерального штаба, признавал, что готовность русской армии еще долго будет отставать от готовности западных соседей. Считаясь с необходимостью обеспечить безопасность развертывания армии, ГУГШ полагало, что в близком будущем приблизить район развертывания к самой границе не удастся.

С одной стороны, считалось, что район развертывания на левом берегу Вислы нельзя выдвигать много севернее Новогеоргиевска и южнее Ивангорода, а при этих условиях всякая переправа через Вислу выше и ниже этих пунктов легко могла быть захвачена противником при его более ранней готовности к наступлению. С другой стороны, устройство переправ выше и ниже этих крепостей обесценивало значение последних и даже могло потребовать создания новых укрепленных пунктов на Висле, что считалось нецелесообразным.

Вот почему ГУГШ полагало в будущем не создавать даже почвы для ходатайств об устройстве переправ на Висле и, разрешая постройку ж. д. нормальной колеи в завислинском районе, вовсе не допускать к постройке линий, подходивших к Висле выше Ивангорода и ниже Новогеоргиевска, считая, что „вслед за проведением таких линий последуют, несомненно, упорные попытки связать эти линии с общей сетью империи устройством переправ на Висле“.

С таким взглядом начальника генерального штаба согласился и Сухомлинов. [1]

Таким образом, нежелание штаба округа и ГУГШ развивать сеть путей сообщения на левом берегу Вислы, искусственно задерживая экономическое развитие культурного края, находило себе некоторое оправдание в изложенном. Но если были основания для временного противодействия строительству широкой колеи, то строительству узкоколейных подъездных путей, о постройке которых возбуждалось 90% всех ходатайств, ставить препятствий ни в каком случае не следовало, тем более, что это могло быть выгодным для военного ведомства, которое, ставя условием постройку узкоколеек 75-сантиметровой ширины, во-первых, содействовало бы развитию на местных заводах прокатки рельс нужной марки, а затем, естественным путем, накапливало бы запас таких рельс в стране, потребный для ВВ.

Рокадные линии. Перечисляя важнейшие магистрали западной пограничной полосы, мы имели в виду линии, выводившие на среднее течение Вислы (участок Ивангород — Варшава).

Все эти линии могли служить для подвоза корпусов в район сосредоточения и развертывания. Линиями меридионального на-

---

[1] Доклад Военному министру начальника генерального штаба от 16 июня 1914 г. № 179. В. И. Арх., д. № 240.

правления, намечавшимися в качестве рокадных, были: 1) Остроленка — Тлущ — Пилява — Ивангород — Люблин, 2) Остроленка — Малкин — Седлец — Луков — Люблин, 3) Белосток — Брест— Холм, 4) Вильна — Лида — Барановичи — Лунинец — Сарны — Ровно, 5) Невель — Витебск — Орша — Могилев — Жлобин—Гомель— Бахмач — Киев и, наконец, 6) дальняя и наиболее кружная — Невель — Витебск — Смоленск — Брянск — Конотоп.

Строились в качестве рокадных и должны были быть таковыми первые три линии, из которых самой сильной была двухколейная магистраль Белосток — Брест — Холм Привисл. ж. д., обладавшая пропускной способностью (по графику военного времени) в 42 пары. Значительно слабее были две первых линии: линия Остроленка — Тлущ — Пилява должна была пропускать по заданию 25 пар, далее же на участке Пилява — Ивангород эта пропускная способность падала уже до 18 п., а от Ивангорода до Люблина снова повышалась до 21 пары; участок Остроленка— Малкин — Седлец — Луков — Люблин был сильнее: 21 пара на уч. Остроленка — Малкин, а далее 42 пары до Седлеца, 50 пар между Седлецом и Луковым и 45 пар от Лукова до Люблина (от Малкина до Люблина 2 колеи). [1]

Пестрота заданий по отдельным участкам ж. д., даже составлявшим одну магистраль одного направления, в значительной степени понижала качества их, заставляя равняться по участку с меньшей пропускной способностью, осложняя все расчеты, хозяйство и т. д. Эта особенность относится ко всем без исключения русским железнодорожным магистралям.

Что касается четвертой рокадной линии Вильна — Лунинец — Ровно, то пропускная способность ее по участкам была: 21 пара от Вильны до Барановичи, 22 пары от Барановичей до Лунинца и 20-19 от Лунинца до Ровно.

Пропускная способность пятой линии — Невель — Витебск — Орша — Жлобин — Гомель — Бахмач и шестой — Витебск — Смоленск — Брянск — Конотоп — по отдельным участкам была различна, выражаясь на некоторых в 30 — 40 пар.

Удаленность последней линии от передового театра лишала ее выгод, но намечать эту линию дальней рокадной приходилось потому, что вообще рокадных линий было мало, а с потерей в 1915 г. первых трех — невольно приходилось остановить свое внимание на остальных для связи армий, действовавших по обе стороны Полесья.

Уже во время войны создана была новая рокадная линия Жлобин — Калинковичи — Коростень — Шепетовка в пределах Полесья, о которой так много просил задолго до войны начальник штаба Киевского в. о. ген. Алексеев.

Все перечисленные линии, как видно из сказанного, не обладая одинаковой пропускной способностью (кроме линии Белосток — Брест — Холм) и силой, в случае пользования ими для

---

[1] Отношение Упвосо 15/VII — 913 № 2308. В. И. Арх., д. 126665.

связи армий, примыкавших к Полесью, могли перебросить в сутки 101 эшелон. Таким образом по первой линии корпус можно было перебросить в 6-7 дней; по второй от 5-6 и только по 3-й линии в $2^1/_2$-3 дня.

Отметим, что узлы первой рокадной линии Тлущ — Пилява — Ново — Минск и Ивангород (особенно два первых) являлись совершенно неразвитыми станциями.

Боевого испытания первые две линии почти не имели, почему не могли достаточно выясниться и вероятные недочеты их.

Конечные участки рокадных линий не были оборудованы достаточным числом воинских платформ, имевшихся только на более крупных узловых станциях Седлец, Малкин, Луков, Люблин, Белосток, Брест [1] и других, им подобных.

Недостаточно было и число воинских площадок.

Правда, практика частых перебросок войсковых частей уже во время войны приучила части войск обходиться без типовых воинских платформ, при наличии разборных мостков, но такие разгрузки занимали несравненно больше времени, и на мало развитых станциях при скоплении нескольких эшелонов неизбежно вели к закупорке станций. Скопление же эшелонов было опасно, так как привлекало внимание неприятельских летчиков, почему со второй половины войны пришлось почти совершенно отказаться от дневных погрузок и разгрузок. Да и при отсутствии опасности от авиации закупорка участка всегда опасна, вызывая перерыв в правильном и непрерывном сообщении армии с тылом. Ночные же операции подобного рода с малоопытными в погрузке войсками — всегда сложны.

Практика мировой войны резко подчеркнула огромное оперативное значение ж. д., которые могут делать войска на театре военных действий „независимыми от расстояний", облегчая тем маневрирование армий.

Оперативные переброски производились, как показала практика войны, вдоль фронта. Отсюда ясно огромное значение рокадных линий с развитыми узлами и удобными посадочными станциями, обеспеченных сотней подвижных составов, находящихся в исключительном распоряжении органов военных сообщений, готовых по первому требованию высшего командования устремиться могучим потоком к угрожаемому пункту.

Московская окружная ж. д.

Московская окр. дорога принадлежала, собственно по географическому признаку, к сети тылового управления; однако близость ее к передаточным станциям полевой сети после отхода русской армии в 1915 г., вхождение в состав Николаевской ж. д., участок коей Бологое — Полоцк целиком принадлежал полевой сети, а главное — значение в деле воинских перевозок позволяют причислить ее при обзоре к сети полевого управления.

---

[1] Типовые воинские платформы обычно строились в пунктах квартирования значительных гарнизонов и некоторых крупных узловых станциях.

Единственным в России железнодорожным узлом огромного значения являлся Московский узел, в котором сходились 10 железнодорожных линий (с 16 колеями), из них 6 двухколейных. [1]

До конца 1908 г. [2] соединительными ветвями были связаны между собой 4 дороги: Николаевская, Александровская, М.-Курская и Казанская. [3] По мере развития товарного движения страны стали сильнее ощущаться затруднения в Московском узле.

Этот вопрос затрагивало и ВВ, учитывавшее неизбежность транзитного движения через Москву воинских эшелонов в случае войны на западе и неизбежность перегрузки их в Москве. [4]

Эти обстоятельства и вызывали постройку кольца М.-окружной ж. д., где требования военного характера на этот раз целиком совпадали с экономическими.

При длине в 54 *км*, двухколейном пути и наличии 4 соединительных ветвей для каждой сходящейся в узле ж. д., пересекавшей окружную, пропускная способность Московского узла была очень велика, равняясь теоретически сумме пропускной способности всех сходящихся в Москве дорог.

Благодаря окружной дороге, следовавшие через Москву транзитные воинские поезда „обтекали" ее без захода в центр.

Окружная дорога, представляя самостоятельное отделение по движению, приписана была к Николаевской ж. д.

На 4 важнейших станциях окружной дороги [5] назначены были еще в мирное время коменданты. На этих же станциях были типовые продовольственные пункты с пропускной способностью от $2^1/_2$ до 3 тыс. человек в одну варку, длинные воинские платформы и пр. воинское оборудование. Всего по кольцу М. окружной ж. д. было 15 станций. Построена была М. окружная дорога по типу магистральных линий, хотя по условиям местности и трудности развернуться в черте городских поселений некоторые соединительные ветви южного полукольца имели подъемы, требовавшие при тяжелых поездах подталкивающих паровозов.

Особенностью М. окр. ж. д. было отсутствие собственного подвижного состава: вся работа по передаче поездов производилась паровозами дорог следования. Сортировочными станциями являлись ст. окружной дороги Люблино и Ховрино (по Курской и Николаевской).

Перечисляя магистрали сети ж. д. полевого управления, мы указали главные элементы дорог сети, характер профиля, инвентарное наличие подвижного состава, преобладающий на дороге

---

[1] Николаевская (2 к.), Северная (2 линии — 3 к.) М.-Курская и Нижегородская (2 линии — 4 к.), М.-Казанская (1 л. — 2 к.), Ряз.-Ур. (1 л. — 1 к.) Александр. (1 л. — 2 к.) и М.-В.-Р. (1 л. — 1 к.).

[2] М. окружная ж. д. открыта для правильного движения 10/X 1908 г.

[3] Передачи эти были сложны, требуя соответственных маневров.

[4] Явление недопустимое и, во всяком случае, нежелательное во время войны при срочности воинских перевозок, невольно практиковалось в мирное время при перевозках запасных и новобранцев, проходивших через Москву пешим порядком.

[5] Лихоборы, Серебряный Бор, Пресня и Угрешская.

род топлива и т. д.; указали также, как результат суммы этих данных по каждой дороге, пропускную способность по участкам. Из сопоставления этих данных, а также приведенных отзывов высших начальствующих лиц армии, о железнодорожной сети может быть сделан только один вывод: сеть не была подготовлена к массовым перевозкам войск по плану № 19 и готовилась вообще к войне необычайно медленным темпом, как будто бы война была делом далекого будущего...

Что Главное управление генерального штаба ожидало возможности войны не ранее 1920/21 гг. отчасти показывают строительные программы железных и шоссейных дорог, рассчитанные в 1913 г. на 7-8 лет, т. е. именно до 1920/21 гг.

Повторяем: главнейшей причиной слабого развития сети русских ж. д. надо считать недостаток денежных ассигнований на этот предмет.

Более значительные работы по улучшению сети, как результат увеличения денежных ассигнований, можно отметить лишь за последние 3-4 года перед войной.

В то время как эксплуатационная длина сети постепенно, хотя и медленно, возрастала, процентное отношение числа паровозов к единице длины сети ж. д. в Европейской России (0,32) почти не менялось, а с 1910 г. стало даже понижаться, [1] тогда как напр., в Германии, быстро возрастало.

[1] См. приложение № 4.

ГЛАВА ДЕСЯТАЯ.

Железнодорожная сеть Кавказского театра военных действий. — Пропускная способность дорог и задание Военного ведомства.

Железнодорожная сеть Кавказского театра военных действий.

К сети ж. д., управлявшихся на основании „положения о полевом управлении", относятся ж. д. Кавказского в. о. (составившего отдельный театр военных действий): частная Владикавказская, от Ростова на Дону через Тихорецкую до Баладжар со всеми ветвями, и Закавказские ж. д., магистраль которых от Баладжар долиной р. Куры через Тифлис выходила в долину р. Риона к Поти.

Владикавказская ж. д., соединявшая первоначально Ростов/Д. с Владикавказом, имела длину 694 *км.*

Ветви ее были многочисленны и имели огромное значение в жизни края.

Первой ветвью — Беслан—Баладжары (дл. 627 *км*) — Владикавказская ж. д. соединяла сеть ж. д. центральной России с Закавказьем, что определяло значение этой линии, образовавшей в сущности одну магистраль Ростов — Беслан — Петровск — Баладжары (дл. 1302 *км.*).

Вторая ветвь соединяла ст. Тихорецкую с одним из лучших портов Черноморского побережья — Новороссийском (270 *км* дл.) и третья ветвь шла от того же Тихорецкого узла к Сталинграду (Царицыну) (535 *км*), соединяя бассейны Волги и Дона. Остальными ветвями, имевшими несколько меньшее значение, Владикавказская ж. д. связывалась частью с портами Азовского моря (Азовом, Ейском), частью выходила на побережье Черного моря (Армавир—Майкоп—Туапсе), либо связывала с магистралью наиболее плодородные местности Ставропольской губ. и нефтеносные районы Северного Кавказа (Кавказская — Ставрополь и др.).

Незадолго до войны обществом Владикавказских ж. д. открыты были для движения участки: ст. Прохладная—Моздок — ст. Червленная — Гудермес, спрямившая путь на Баладжары; от станицы Великокняжеской (Царицынской линии) до Батайска—Кавказская—Екатеринодар и др.

Значительная часть Владикавказской ж. д. имела путь в 2 колеи. Двухколейными были участки главной магистрали: Ростов — Прохладная, Новороссийск — Екатеринодар и Гудермес — Петровск.

Владикавказская ж. д была сравнительно старой: постройка участка главной магистрали Ростов — Владикавказ окончена была

в 1875 г. Строительная длина дороги на 1/I — 1914 г. равнялась 2520 *км*, при 685 *км* второй колеи.

Владикавказская ж. д. была отлично оборудована и работала и в мирное время почти полным графиком по перевозке коммерческих грузов (хлеб, топливо, лес, и пр.), почему переход ее к воинскому графику был безболезненным.

Несмотря на наличие местами очень больших подъемов, [1] имея сильные паровозы, дорога сравнительно легко справлялась с перевозками. [2]

Закавказские (казенные) ж. д., соединяя своей магистралью (дл. 853 *км*) порты Каспийского и Черного моря (Баку и Поти), развита была значительно менее Владикавказской ж. д. Главнейшими ветвями Закавказских ж. д. были: 1) Самтреди — Батум (104,4 *км*), Тифлис — Карс — Саракамыш (295,2 *км*), Александровск — Эривань (153,7 *км*), Улуханлу — Джульфа и несколько других (Боржомская, Сурамская и др.), не считая узкоколейных (Бакурианская, Чиатурская и др.).

Строительная длина Закавказской ж. д. составляла всего 1812 *км*, при 298,9 *км* второй колеи.

Старейшим участком являлся участок Поти — Тифлис (307,4 *км*), открытый для движения в 1871 г., и только спустя 12 лет открыто было движение на втором участке магистрали — Тифлис — Баку — и ветви Самтреди — Батум.

В 1889 г. Закавказские ж. д., имевшие большое стратегическое значение, выкуплены были в казну.

Закавказские ж. д. являлись, как и Владикавказская ж. д., значительно развитыми, с интенсивным товарным движением, [3] главным образом к Батумскому порту.

Закавказские ж. д. последние перед войной годы находились частично на смешанной эксплуатации: после русско-японской войны на эксплуатацию [4] части дорог поставлен был 1-й Кавказский желбат.

Пропускная способность дороги и задание ВВ. Обращаясь к пропускной способности ж. д. Кавказского в. о., [5] укажем, что слабейшим участком Владикавказской ж. д. был участок Минеральные Воды — Беслан и участок Минер. Воды — Ростов. Задание ВВ достигало 23 пар на всем участке Ростов — Беслан, для чего

---

[1] Подъемы от 0,005 — 0,010 составляли 39,5%; от 0,010 — 0,015 — 1,8% и более 0,015 — 0,9%; попадались подъемы в 0,036.

[2] В хороших условиях был паровозный парк Владикавказской ж. д., имевший значительное число мощных паровозов (Маллета) и 4-осных товарных вагонов.

[3] Важнейшими грузами Закавказских ж. д. были руда (марганец) и керосин.

[4] Участок Тифлис — Эривань — Джульфа.

[5] Профиль Закавказских ж. д. была очень трудной. Процент подъемов 0,005 — 0,010 был очень велик, составляя 22,6; от 0,010 — 0,015 — 11, уступая только Пермской ж. д., а процент подъемов более 0,015 равнялся 7, причем встречались подъемы в 0,047, а наименьший радиус кривых — в 55 саженей. Эти данные достаточно характеризуют трудность движения по Закавказским ж. д.

Вот почему МПС, затягивая на долгий срок по финансовым соображениям оборудование непрерывными тормозами подв. состава Евр. России, сочло нужным после 1905 г. снабдить этими тормозами весь инвентарный парк Закавк. ж. д.

считалось необходимым уложить 2 колеи на уч. Минеральные Воды — Беслан и усилить остальную часть магистрали, что и было частично выполнено. Вторая колея была уложена до ст. Прохладной.

Закавказские ж. д. не составляли исключения перед другими дорогами сети, обладая на отдельных участках одной магистрали самой разнородной пропускной способностью от 17 до 55/56 пар.

При такой сравнительно высокой пропускной способности Закавказских ж. д. максимальное задание ВВ не превышало по отдельным участкам 11—22 пар, за исключением участков, подходивших к турецкой границе, где оно было значительно ниже.

На 100 *кв. км* территории края приходилось в среднем 0,81 *км* ж. д., что нельзя признать ничтожной цифрой, разве только по сравнению с таковой же цифрой, напр., для Туркестанского в. о., составлявшей 0,19 *км*.

Излишне говорить, что штабом Кавказского в. о. сеть ж. д. края не признавалась достаточной, так как военно-географические условия Кавказско-Турецкого театра выдвигали при борьбе с Турцией на первое место районы: Карс-Эрзерумский, Эривань-Каракилисский и Приморский, наиболее бедные железными дорогами.

Не рассчитывая на развитие в этих районах сети ж. д., военное министерство намечало восполнять недостаток последних развитием сети стратегических шоссе общим протяжением до 1350 *км*. [1] По мнению Упвосо, учитывавшего развитие автомобильного дела и — в будущем — создание потребного числа автомобильных частей в русской армии, такое решение являлось целесообразным.

Предположения ГУГШ о развитии сети ж. д. касались не только западной полосы, но и Кавказа.

ГУГШ считало первоочередными работами: [2] 1) постройку перевальной ж. д. Владикавказ — Тифлис для прямой связи Кавказа с центральной Россией и ускорения подвоза войск; 2) постройку Черноморской ж. д., могущей иметь военное значение при условии преобладания русского флота в Черном море.

Что касается перевальной дороги Владикавказ — Тифлис, то осенью 1910 г. особой технической комиссией, с участием иностранных специалистов, установлена была возможность устройства тоннеля под Архотским перевалом в срок 6—8 лет, но дорога эта могла быть осуществлена лишь в том случае, если бы ВВ категорически высказалось против постройки Черноморской ж. д. [3]

По словам Упвосо [4] ВВ никогда не признавало за Черноморской ж. д. первостепенно стратегического значения и выразило

---

[1] В. И. Арх., д. № 171349.

[2] Перечень железнодорожных линий, предположенных к постройке по программам 1909—1911 гг., В. И. Арх., д. № 173324.

[3] Здесь кроется какая-то неясность и расхождение в мнениях Управл. ген.-кварт. и Упвосо.

[4] Заключение Упвосо о железнодорожных линиях, намеченных отделом ген.-квартирмейстера. В. И. Арх., д. № 173324.

согласие на сооружение ее лишь в виду необходимости иметь в близком будущем еще одну, хотя бы и посредственную в военном отношении, линию, соединяющую Кавказ с центром России. Согласие же на Черноморскую ж. д. было выражено потому, что срок постройки перевальной ж. д. определялся в 15—20 лет.

Упвосо считало согласие на постройку Черноморской ж. д. решением ошибочным, как вредящим постройке перевальной дороги.

Такова была сеть ж. д. Кавказа и предположения ВВ по расширению ее.

Нельзя не отметить, что начертание железнодорожной сети края было в пределах возможного удовлетворительно, а густота сети и наличие подвижного состава терпимыми.

Некоторым плюсом железнодорожной сети Кавказа было наличие на эксплуатации желбатов, изучивших уже дорогу и перешедших от мирной эксплуатации незаметно к эксплуатации военного времени.

Особенностью Закавказских ж. д. было наличие на ней в должности начальника дороги б. начвосо округа, что до некоторой степени способствовало милитаризации дороги.

Впрочем Закавказские железные дороги были не единственными, имевшими начальниками дорог военных инженеров или офицеров генерального штаба. Но такие назначения, за редкими исключениями, делались на окраинные ж. д., в особенности на эксплуатации которых стояли желбаты. Эти назначения преследовали цель: 1) установить известное влияние ВВ на данную ж. д., 2) дать железнодорожным войскам, стоящим на эксплуатации, начальника дороги военного (иногда начальника этой же железнодорожной бригады) во избежание трений начальников служб (из офицеров железнодорожных войск) со „штатским“ начальником, 2) укрепить расшатанную какими-либо событиями дисциплину среди линейных служащих и т. п., словом, „милитаризировать дорогу“.

Отметим, что за малым исключением, дороги, имевшие военных начальников, были обычно чисто стратегическими, либо совмещавшими военное и коммерческое значение (Московско-Брестская).

Нам лично кажется, что подобные назначения в указанных случаях военных начальников железных дорог могут допускаться как исключение.

*

ГЛАВА ОДИННАДЦАТАЯ.

Обзор железнодорожной сети Финляндии; особенности ее. — Подвижной состав; отличие его от нормального. — Местные ж. д.

Железнодорожная сеть Финляндии. (Схема № 5.)

Финляндская железнодорожная сеть, принадлежавшая к сети ж. д. полевого управления, занимала совершенно обособленное положение и не была непосредственно связана с русской сетью почти до начала войны, между тем ГУГШ допускало, что берегам Финляндии могли угрожать Германия и Швеция.

Десантные операции Швеции в Ботническом заливе, при господстве в нем русской шхерной флотилии и слабости шведского флота, были, впрочем, мало вероятны, но возможность их не исключалась.

Более реальной была угроза германского флота южным берегам Финляндии.

Наличие здесь некоторых важных пунктов, а главное, удобных для высадки мест, в особенности в Або и Ганге, большая близость пунктов высадок к столице, наконец, возможность парализовать защиту края захватом побережья у Выборга и прекращением сообщения по единственной магистрали Петербург — Гельсингфорс придавали в глазах ГУГШ несравненно большее значение южному побережью Финляндии, а не западному.

Поэтому и железнодорожные линии сети, ведущие к портам Ботнического залива и Торнео, имели в глазах ГУГШ меньшее значение, чем линии, соединявшие между собой и с Петербургом порты южного побережья.

Не воспользовавшись услугами дипломатии для заблаговременного выяснения позиции Швеции и не имея твердой уверенности в том, что Швеция не выступит на стороне Германии при войне на западе, а потому готовясь на обоих направлениях к обороне, ГУГШ ставило подготовку северной половины финляндской сети во вторую очередь, ограничившись требованием постройки линии Петербург — Россули — Хиттола — Элисенвара — Пиэксемяки — Юваскюла — Хаапамяки — Николайстадт, обеспечивавшей кратчайшую и безопасную связь Ботнического побережья с Петербургом. Пропускная способность этой магистрали намечалась в 14 пар поездов при одновременном переустройстве участка Рахимяки — Хаапамяки для пропуска 17 пар поездов. [1]

[1] В. И. Арх., д. № 205737.

Но для этого необходимо было связать русскую сеть с финляндской, чего и добивалось ГУГШ с 1909 г.; [1] невозможность бесперегрузочной подачи эшелонов из центра страны на побережье обесценивала намеченную магистраль.

Схема № 5.

---

[1] „До окончания постройки соединительной ветви и магистрали Петербург — Хиттола — Николайстадт штаб ПВО противился постройке всяких дорог на севере Финляндии, находя, что всякое развитие путей в полосе пограничной с Швецией может служить на помощь противнику. С этой точки зрения, казалось бы, дороги

Далее, финляндская сеть, по техническим условиям, не пропускала даже 6-колесных паровозов и 40-вагонных составов, поэтому для надежной обороны страны необходимо было одновременно с устройством моста через Неву для связи обеих сетей и постройки северной магистрали Петербург — Хиттола — Николайстадт приспособить всю сеть края к пропуску нормальных эшелонов. Финансовые возможности казначейства не допускали такого крупного расхода.

Поэтому Упвосо потребовало в первую очередь переустройства важнейших линий южной сети, но добилось этого только в 1912 г. Соединительная ветвь с мостом через Неву была готова в мае 1914 г., к постройке же северной магистрали было приступлено с началом войны, и к октябрю 1916 г., кроме участка Хаапамяки — Юваскюля, эта магистраль была закончена.

Финляндский сенат в свою очередь настойчиво добивался постройки ж. д. на севере для связи эстерботнийской магистрали с савосской, а последней с карельской у Нейшлота. Последние предположения сената не противоречили и взглядам ГУГШ.

В результате переустройства одной только южной части сети (магистраль Петербург — Рахимяки — Гельсингфорс, Рахимяки — Тойола — Або) с южными ветвями эти линии с 1912 г. пропускали нормальные 40-вагонные составы, магистраль же Тойола — Тамерфорс — Улеаборг — Торнео могла пропускать только поезда 27-вагонного состава. [1]

В общем, к началу войны задание Упвосо по плану № 19 намечало: 1) на участке Петербург — Выборг 17 пар воинских поездов, 2) на участке Коувола — Выборг — 13, 3) Коувола — Гельсингфорс — 12, 4) Симола — Вильманстранд — 5, 5) Рахимяки — Тойола — 8 и 6) Тойола — Або — 8. Для улеаборгской линии и участков Куопио — Кайяна и Сердоболь — Нурмис — заданий не было.

Военных действий на территории Финляндии во время мировой войны не было, почему неподготовленность сети к переброске войск не обнаружена, но недостатки северной части сети (меньшая пропускная способность и уменьшенный состав воинских поездов) в полной мере сказались в первые же месяцы войны на перевозке грузов снабжения, следовавших как по железной дороге через Торнео, так и морем через Лулео — Питео — Умео и другие порты Швеции в западные порты Финляндии. [2]

По данным МПС, общая длина финляндских ж. д. равнялась 3 560 *км* и распределялась к концу 1913 г. следующим образом: 1) Гельсингфорс — Тавастгус — Петроградск. ж. д. — 527 *км*, 2) Або — Тамерфорс — Тавастгусск. — 120 *км*, 3) Вазаская — 303 *км*,

---

должны развиваться не на границе, а извнутри страны к границе". Заключение штаба ПВО по вопросу постройки дороги Кеми-Рованиеми. В. И. Арх., д. № 126937, стр. 36, и д. № 173324.

[1] В. И. Арх., д. № 126936, стр. 92.

[2] См. „Пути сообщ. России", Ст. Ежемесячник за 1914 г. Изд. Отд. ст. и карт. МПС.

4) Улеаборгская — 494 *км*, 5) Саволакская — 529 *км*, 6) Карельская — 530 *км*, 7) Бьернеборгская — 159 *км*, 8) Юваскульская — 120 *км*, 9) Гельсингфорс — Абоская — 195 *км*, 10) Нейшлотская — 82 *км*., 11) Securities Рованиемисская — 107 *км*, 12) Христинештадт — Каскеская — 137 *км*, 13) Гангеская — 154 *км*. Кроме казенных ж. д., было еще частных 243 *км* широкой колеи (Боргоская, Раумоская, Фридрихсгамская и др.) и узкоколейных — 210 *км*.

По своему начертанию финляндская железнодорожная сеть была очень проста: три магистрали меридионального направления: Эстерботнийская, или западная (от Рахимяки на Торнео); Савосская — средняя (Коувола — С. Михель — Куопио — Каяна) и Карельская (Выборг — Хиттола — Сердоболь — Иоэнсу — Нурмис) тянулись к северу, связанные у основания береговой магистралью Петербург — Выборг — Рахимяки — Гельсингфорс.

Подвижной состав. Паровозы финляндской ж. д. были значительно слабее, чем на прочих дорогах. Более легкий вес их допускал возможность постройки более легких мостов. В результате подобной экономии русские паровозы без усиления мостов проходить по ним не могли, приспособление же всех мостов к пропуску таких паровозов стоило слишком дорого, вот почему Упвосо добивалось приспособления к пропуску русского (нормального) состава первоначально хотя бы на важнейшей южной части сети Финляндии.

Вагонный парк также имел некоторые особенности: в силу разности в конструктивных данных, из приведенной цифры парка товарных вагонов (14945) к моменту соединения финляндской ж. д. с русской, только 2000 так называемых „красненьких“ вагонов [1] были годны для внешнего обращения (вне финляндской сети), все же остальные вагоны, так называемые „черные“, были исключительно для внутреннего обращения [2] и не предназначались для выпуска на общую сеть. [3]

Расчеты штатных частей войск по составу военного времени на поезда финляндской ж. д., вследствие меньшего состава последних, отличались от принятых для общей сети: напр., армейский корпус, переброшенный к Петербургу в числе 150 эшелонов для следования в пределы Финляндии к Гельсингфорсу, дальнейший свой путь должен был продолжать в 200 эшелонах, а если бы ему пришлось свернуть на одну из дорог „легкой постройки“, то — в 300 эшелонах и более или следовать походным порядком.

Отсюда понятно стремление военного ведомства к введению на сети ж. д. Финляндии условий движения, одинаковых с доро-

---

[1] В. И. Арх., д. № 205737, стр. 12 — 14.

[2] По устройству тяговых приборов они не могли ставиться в полновесные поезда, ведомые сильными паровозами.

[3] Тем не менее, часть этих вагонов в количестве 14741 в течение войны перешла на общую сеть и стала обращаться „в обмен“, учитываясь уже на дорогах общей сети, как всякий инвентарь, вместе с инвентарем других дорог. Тетрадь расчетов шт. частей на поезда Финл. ж. д. норм. колеи. В. И. Арх., д. № 205792, стр. 67, В. Ист. Арх., д. Упвосо № 1/1907 г.

гами русской сети, во избежание задержек в движении эшелонов и грузов при пересоставлении эшелонов, перегрузках и т. п.

Железные дороги местного значения. Ж. д. местного значения принадлежали частным обществам и были разбросаны группами в отдельных более культурных или промышленных районах Европейской России, обслуживая нужды крупных центров или местную промышленность.

Общая длина сети путей местного значения равнялась 2 550 *км.*[1] Наиболее значительными по числу верст были следующие группы путей: а) Перново-Ревельские пути (367 *км*), б) Свенцянские п.п. — 269 *км*, в) Южные пути — 615 *км*, г) группа Московского общества подъездных путей — 322 *км* (узкоколейная Рязань — Владимир 208 *км* и Тула — Лихвинский п.п. — 110 *км*), Лифляндские (линия Валк — Штокмансгоф — 208 *км*) и Вольмарский подъездной путь (Гайнаш — Смильтен — 113 *км*) и др.

Преобладающая часть подъездных путей имела колею шириной 75 *см*[2] (ширина колеи, принятая для узкоколейных ж. д. военно-железнодорожных парков) и, с этой точки зрения, дороги этой колеи были выгодны для ВВ, представляя значительный резерв верхнего строения и подвижного состава на случай войны. Остальные пути имели колею разнообразную: от 75 *см* до 1 *м* и даже до нормальной колеи (Новозыбковский п.п.).

Все эти подъездные пути обслуживались парком из 344 паровозов, 689 пасс. и 5 559 тов. и багаж. вагонов. Средняя подъемная способность товарного вагона составляла около 10 *т* (от 5 до 14 *т*). Работали подъездные пути вполне удовлетворительно: так, в среднем за 1913 г. ими было перевезено свыше 14 млн пассажиров (из них более 7% по воинскому тарифу) и 3 млн. *т* всяких грузов (против 1,5 млн *т* в 1903 г.).

Конечно, военное значение этих путей было не велико; они не обязаны были даже составлять какие-либо расчеты и готовиться к мобилизации и, ограничиваясь краткой мобилизационной запиской, мобилизационных планов не составляли (последнего от них управлением ж. д. не требовалось), никаких мобилизационных перевозок не выполняли, но с объявлением мобилизации подвозили к сборным пунктам небольшие команды запасных по наряду.

---

[1] Стат. сборн. МПС. Вып. 141.

[2] Из 2550 *км* перечисленных путей ширина колеи в 75 *см* была на 1910 *км*.

ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ.

Германская железнодорожная сеть. Сеть ж. д. Галиции и ее оценка в военном отношении.

Германская железнодорожная сеть.
(Схема № 6.)

Огромное значение ж. д. „защищающих страну лучше чем крепости“,[1] раньше всех оценено было германским генеральным штабом, сумевшим добиться руководящей роли в железнодорожном деле и превратить сеть страны в новое могущественное средство обороны государства и наступательной войны.

После 1870 г. германская железнодорожная сеть начала быстро развиваться и к 1912 г. увеличилась более, чем в три раза. Годовой прирост сети в среднем с 1870 г. ни разу не опускался ниже $2^1/_2{}^0/_0$, и к 1914 г. длину сети можно было считать не менее 61 000 *км.*

Особенностью роста этой сети в последние перед войной годы являлось внутреннее ее развитие. Как бы достигнув в главных чертах известного предела, сеть стала совершенствоваться.

После франко-прусской войны германское правительство приступило к выкупу частных железных дорог, составлявших в 1870 г. $54^0/_0$, а к 1898 г. процент упал до $7^1/_2$.

Затем, по мере перехода к казенному хозяйству, немцы обратили внимание на развитие „второстепенных“ ж. д. („Nebenbahnen“), которые за последние 10 лет удлинились почти на $83^0/_0$, тогда как главные („Hauptbahnen“) за тот же срок возросли всего на $3{,}8^0/_0$. Внутреннее развитие и усовершенствование сети выражалось в увеличении второй колеи, составляющей более $40^0/_0$ общей длины сети, и развитии станций.

Еще быстрее, чем сеть, увеличивался подвижной состав, в особенности в самые последние перед войной годы.

Так, напр., в 1912 г. на эти цели предусматривалась сумма в 336 млн марок. Намечалось построить 540 паровозов, 1790 пассажирских вагонов и 24 528 багажных и товарных, увеличив тем с 1 октября 1911 г. по 3 сентября 1912 г. состав только прусско-гессенского товарного парка на 22 260 вагонов.

Соответствующий законопроект 1913 г. предусматривал уже отпуск 542 520 000 марок, причем центр тяжести законопроекта заключался в необычайном увеличении подвижного состава прусско-гессенских ж. д., на что испрашивалось более 300 млн марок

[1] Мнение Мольтке.

для постройки 1 390 паровозов, 2 900 пассажирских вагонов и 36 000 багажных и товарных.[1]

Эти мероприятия „приводили к заключению, что в смысле подготовки своей железнодорожной сети, в особенности провозной ее способности, Германия прибегала к необычайным по своей обширности и поспешности проведения мерам“.[2]

Уже к концу 1911 г. в Германии на версту (1,06 *км*) железнодорожной сети приходилось 0,5 паровоза[3] и 11,61 товарного вагона.[4] „К началу войны процент этот, несомненно, последними мероприятиями был значительно повышен. Что касается интенсивности движения на дорогах сети перед войной, то о ней можно судить по тому, что на версту сети в 1911 г. приходилось 12 399 поездоверст против 6 467 в Европейской России за то же время.

В развитии германской железнодорожной сети наиболее характерными и важными в военном отношении являлись две черты: 1) единство сети в смысле устройства и эксплуатации и 2) милитаризация германских дорог (приспособленность к военным требованиям). То и другое достигнуто было трудами прусского генерального штаба.

Еще в 1873 г. Бисмарк добился проведения общего принципа постройки и эксплуатации казною ж. д., в особенности главных артерий, предоставив правительству решающий голос в среде железнодорожных предприятий.

В 1879 г. Бисмарк после упорной борьбы провел в рейхстаге свою политику выкупа в казну частных ж. д., обеспечив с той поры единство германской сети.[5]

Все ж. д. Германии по устройству и эксплуатации делились на главные (Hauptbahnen) и второстепенные (Nebenbahnen), в зависимости от того, предназначались ли они для широкого транзитного движения, или преследовали более ограниченные цели.

Исключение составляли, так называемые, „малые железные дороги“ (Kleinbahnen), которые не предназначались для сквозного движения, сооружаясь с разными облегчениями.

Значительным успехом в деле объединения германской сети было установление центрального вагонного парка для всех дорог, так называемого, Прусско-Гессенского союза и союза немецких железнодорожных управлений.[6]

---

[1] Непрерывный рост парка товарных и багажных вагонов выражался следующими цифрами: в 1909 г. 13 771, в 1910 г. — 15 266; в 1911 г. — 16 285, в 1912 г. — 22 260; в 1913 г. — 36 055.

[2] В. И. Арх., д. № 176173.

[3] Против 0,33 Европ. России — 0,35 во Франции и уступало только Великобритании 0,65.

[4] Против 8,01 в Европ. России и 9,46 во Франции, уступая только Великобритании — 22, 67. Сборн. МПС, вып. 141.

[5] Не следует считать устройство германских ж. д. вполне однообразным — это невозможно в силу разнообразия деятельности ж. д. в области промышленности и торговли. Стремление к единству в данном случае выражалось в единстве классификации дорог, одинаковом для всей Германии.

[6] К нему принадлежали и 492 *км* русско-Варшаво-Венской ж. д.

Не касаясь порядка управления и надзора военного ведомства над ж. д. Германии, отметим, что существенной особенностью прусских военно-железнодорожных органов в этом отношении являлось назначение в их состав железнодорожных служащих из высшего персонала, что, облегчая работу военного ведомства, устраняло и многие недоразумения.

Главнейший практический интерес представляет вопрос о провозоспособности германских дорог.

Эта провозоспособность была очень велика, а главное — однообразна для всей сети дорог одинакового типа, достигая для главных линий минимально: для двупутных 45—48 пар, а однопутных 24—27 пар; на второстепенных соответственно 40—44 и 20—22.[1]

По принятым в Германии правилам сутки делились на 6 4-часовых периодов, из которых один оставался незанятым для движения, составляя суточный интервал на случай задержек и замешательств для пропуска факультативных, хозяйственных и других поездов.

На устройство станций высадки было обращено большое внимание. В мирное время в пограничной полосе было заготовлено огромное число особых воинских платформ с отдельными путями, допускавшими разгрузку без задержки транзитного движения.

Таковы вкратце общие свойства германских ж. д. с точки зрения пропускной и провозной способности. Познакомимся теперь с начертанием сети.

Труднейшей железнодорожной операцией считаются перевозки по сосредоточению армии. Главным условием удобства таких массовых перевозок немцы ставили одинаковость пропускной способности всех железных дорог одинаковой колеи и возрастание пропускной силы дорог в целое число раз в зависимости от числа колеи.[2]

Эта однообразная пропускная способность всех одноколейных дорог и кратная им (двойная, тройная) пропускная способность двухколейных представляла большое удобство для массовых перевозок, упрощая все расчеты и облегчая свободу выбора направления для перевозки, что увеличивало общую пропускную способность сети, делая ее одинаково удобной для разных планов сосредоточения и допуская возможность различных комбинаций.[3]

Германская железнодорожная сеть представляла собой большой

---

[1] Германско-имперское железнодорожное правление могло требовать постройки блок-постов и разъездов, если расстояние между станциями превышало 8 *км*, причем разъезды должны были служить для стоянки поездов самого большого состава (120 осей), т. е. $^{1}/_{2}$ *км* длины.

[2] Деление дорог на главные и второстепенные в военном отношении не имело особого значения.

[3] Не меньшие удобства представляло наличие общего вагонного парка для всей сети, при существовании которого не только не практиковалось обмена вагона на вагон, но не требовалось для большинства вагонов даже срочного возврата, на дорогу-собственницу, и каждая дорога пользовалась временно чужими вагонами, как собственными.

центральный узел в Берлине, от которого в восточном направлении отходило 4, а на запад 5 главнейших двухколейных линий.

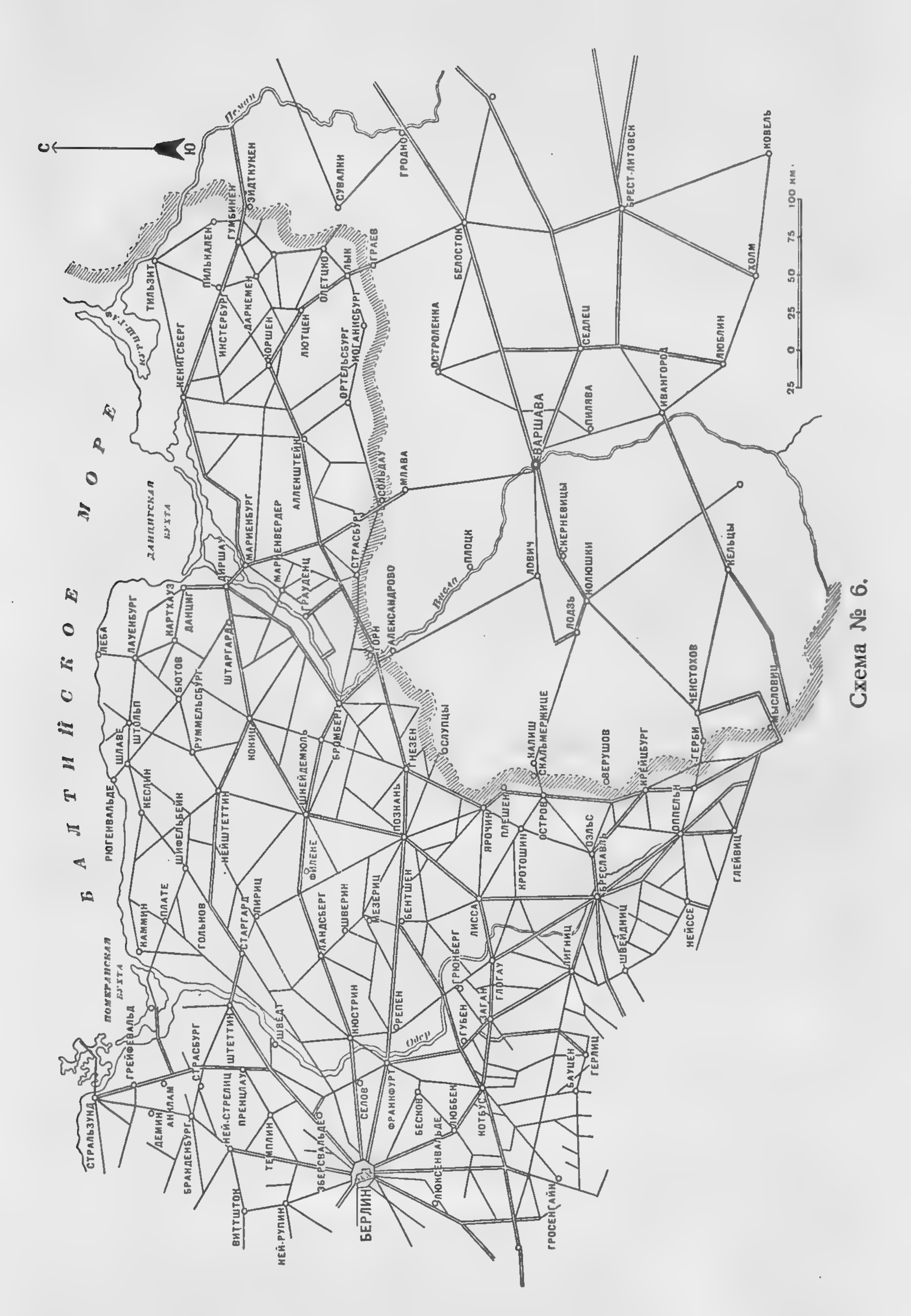


Схема № 6.

Южнее Берлина, минуя его, проходило 2 двупутных магистрали (Лейпциг — Котбус — Бреславль и Плауен — Дрезден — Бреславль).

Главнейшими узлами восточнее Берлина являлись Шнейдемюле, Познань и Бреславль.

По направлению к русской границе вело в общем 11 двухколейных линий с 5 постоянными железнодорожными переправами через Вислу.

Восточнее Вислы имелось 4 двупутных магистрали: 1) Мариенбург — Кенигсберг — Эйдкунен, 2) Мариенбург—Сольдау, 3) Торн—Коршен — Лык, 4) Грауденц — Яблоново.

От линии Штетин — Берлин — Котбус — Кольфурт к переправам на Висле могло быть выбрано 10 сквозных из внутренних областей империи, из которых 4 подходили к переправам у Диршау, две у Грауденца, 2 у Фордона и 3 у Торнау (см. схему).

К участку границы от Скальмержицы до Мысловиц оставались свободными еще сквозные колеи: 1) Берлин — Котбус — Лисса — Скальмержицы, 2) Берлин — Лигниц — Бреславль — Гербы, 3) Дрезден — Кольфурт — Бреславль (две колеи) и далее на Вильгельмсбрюк или Крейцбург и 4) Магдебург — Герлиц — Лаубан — Бреславль — Мысловиц.

Таким образом, не менее 14 колей с запада на восток исчерпывали пропускную способность германской сети к русской границе для сквозного движения из внутренних областей. Всего же к началу войны к нашей границе подходило сквозных и несквозных колей 31.[1]

Рокадными линиями западнее Вислы могли служить: 1) Кониц — Гнезно — Ярочин — Ольс — Крейцбург — Мысловиц; 2) двухколейная Шнейдемюль — Бреславль — Глейвиц; 3) Штетин — Кюстрин — Бреславль; 4) дальняя — Штетин — Эберсвальде — Франкфурт — Лигниц — Мысловиц.

Перейдя Вислу, 10 колей выводили в район Сольдау — Яблоново — Страсбург; к фронту Ортельсбург, Иоганисбург — Лык выходили 5 сквозных линий; к Сталупенену подходило 4 сквозных колеи, к участку Олецко (Маркграбово) — Лык — 3 колеи. Кроме перечисленных колей, особую группу путей составляли пути от Кенигсберга: 1) одноколейный через Алленштейн — Сольдау, 2) четыре к Лыку и 3) четыре к Сталюпенену.

Двупутная магистраль Мариенбург — Кенигсберг могла быть рокировочной.

Помимо главных стратегических линий, заслуживала внимания и целая сеть второстепенных путей, задачей которых было освободить сквозные стратегические линии от мобилизационных перевозок, а также обеспечить прикрытие пограничной полосы и перевозки по сосредоточению.

В последнем отношении обращают на себя внимание те петли, которыми германская железнодорожная сеть постепенно выдви-

---

[1] А именно: у Столупян — 4, у Лыка — 4, у Руджан — 1, у Ортельсбурга — 1, у Сольдау — 4, у Страсбурга — Бродницы — 3, у Отлошина — 1, у Иновраплава 2, у Стржалкова — 1, у Ярочина — 1, Плешнева — 1, Скальмержицы — 1, Вильгельмсбрюка — 1, Гербы — 1, у Мысловиц — 5.

галась вперед к востоку от Вислы в направлении к Сольдау — Лыку и Сталюпенену.

Кроме выигрыша времени, эти петли имели, повидимому, и другое значение: они значительно ускоряли мобилизацию и сосредоточение ландверных войск к пограничной полосе, а также перевозку кавалерии и пехотных частей, прикрывающих мобилизацию и сосредоточение. Кроме того, по своему начертанию они были удобны для применения одностороннего графика, т. е. отправки поездов эшелонами в одном направлении. Значение быстрого освобождения таким способом передовых линий от подвижного состава, возвращавшегося после высадки по другому направлению, несомненно.[1]

По расчетам ГУГШ, германская сеть могла при помощи перечисленных линий выбрасывать ежедневно на русские границы не менее 550 эшелонов против 223 русских.

Неоспоримое превосходство железнодорожной сети Германии над русской, при незначительности территории Германии по сравнению с Россией, давали немцам возможность закончить перевозки по сосредоточению на 13-й день мобилизации, чего русская армия, по состоянию своей сети, не могла сделать и к 28-му дню.

Сеть ж. д. Галиции и оценка ее в военном отношении (Схема № 7.)

Главной железнодорожной артерией для сосредоточения австрийской армии в Галиции должна была служить двухколейная магистраль Вена — Краков — Перемышль — Злочев (далее одноколейная на Тарнополь), обходившая Карпаты с запада.

На эту линию выходили следующие 10 колей: а) с запада, огибая Карпаты, двухколейная линия Прага — Брюн Прерау и Бизенц с ветвью Иозефштадт — Пардубиц; б) с юга, пересекая Карпаты, 8 колей: 1) Пресбург — Чолна — Чача — Зайбуш — Дзедиц, 2) Будапешт — Кроловань — Неймарк — Хабувка — Грибов — Тарнов; 3) Мишкольц — Кошица — Орло — Хабувка — Грибов — Ясло — Ряшев; 4) Будапешт — Перемышль (две колеи); 5) Дебричин — Чап — Самбор — Львов; 6) Гросвардейн — Чап — Батынь — Мункач — Стрый — Ходоров — Львов и 7) Дебричин — Мармарош Сигет — Керешмезо — Станиславов — Подвысокое — Тарнополь.

Последние 7 железнодорожных линий соединялись между собой двумя одноколейными железными дорогами, пролегавшими у северной и южной подошв карпатских гор: 1) Зайбуш — Хыров — Стрый — Станиславов — Черновицы и 2) Кроловань — Попрад — Кошица — Сатораль — Чап — Мармарош Сигет.

Таким образом Галиция соединялась с внутренними областями империи 8 железнодорожными колеями, пересекавшими Карпаты, и двумя в обход их с запада.

От железнодорожной линии Краков — Львов — Тарнополь — Черновицы имелось 16 выходов к русской границе, но из них только в

[1] Часть сведений о германской железнодорожной сети взята из военно-статистического обзора Германии изд. Военно-ученого комитета главного штаба.

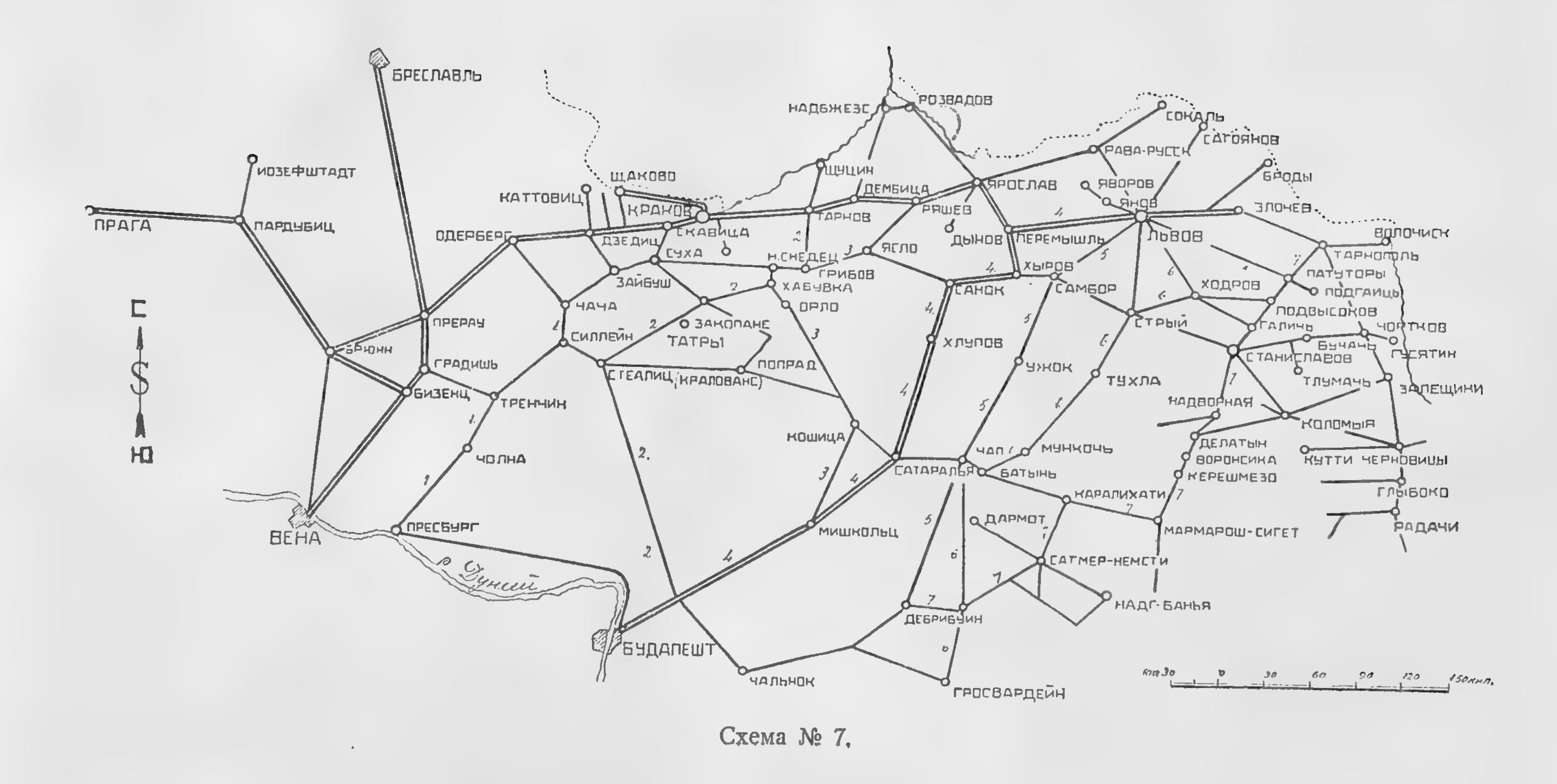

БРЕСЛАВЛЬ
ИОЗЕФШТАДТ
ПРАГА
ПАРДУБИЦ
ОДЕРБЕРГ
КАТТОВИЦ
ЩАКОВО
КРАКОВ
ДЗЕДИЦ
СКАВИЦА
СУХА
ЗАЙБУШ
ЧАЧА
СИЛЛЕЙН
ЗАКОПАНЕ
ТАТРЫ
СТЕАЛИЦ (КРАЛОВАНС)
ПОПРАД
ПРЕРАУ
БРЮНН
ГРАДИШЬ
БИЗЕНЦ
ТРЕНЧИН
ЧОЛНА
ВЕНА
ПРЕСБУРГ
р. Дунай
БУДАПЕШТ
ЧАЛЬНОК
НАДБЖЕЗС
РОЗВАДОВ
ЩУЦИН
ДЕМБИЦА
ТАРНОВ
Н. СНЕДЕЦ
ГРИБОВ
ХАБУВКА
ОРЛО
ЯСЛО
РЯШЕВ
ДЫНОВ
ЯРОСЛАВ
ПЕРЕМЫШЛЬ
ХЫРОВ
САНОК
ХЛУПОВ
КОШИЦА
САТАРАЛЬЯ
МИШКОЛЬЦ
ДЕБРЕЦИН
ГРОСВАРДЕЙН
САМБОР
УЖОК
ЧАП
МУНКОЧЬ
БАТЫНЬ
ДАРМОТ
САТМЕР-НЕМСТИ
НАДЬ-БАНЬЯ
КАРАЛИХАТИ
МАРМАРОШ-СИГЕТ
ТУХЛА
СТРЫЙ
РАВА-РУССК
СОКАЛЬ
САТОЯНОВ
ЯВОРОВ
ЯНОВ
ЛЬВОВ
БРОДЫ
ЗЛОЧЕВ
ВОЛОЧИСК
ТАРНОПОЛЬ
ПАТУТОРЫ
ПОДГАИЦЫ
ХОДРОВ
ПОДВЫСОКОВ
ГАЛИЧЬ
ЧОРТКОВ
БУЧАЧЬ
ГУСЯТИН
СТАНИСЛАВОВ
ТЛУМАЧЬ
ЗАЛЕЩИКИ
НАДВОРНАЯ
КОЛОМЫЯ
ДЕЛАТЫН
ВОРОНСИКА
КЕРЕШМЕЗО
КУТТИ
ЧЕРНОВИЦЫ
ГЛЫБОКО
РАДАЧИ
С
Ю
150 кил.

Схема № 7.

4 пунктах (в Границе, Бродах, Подволочиске и Новоселицах) русская ж. д. сеть непосредственно соединялась с австро-венгерской.

Важнейшими узлами сети были Вена и Будапешт. К ним сходились железнодорожные пути с юга и юго-запада Австро-Венгрии.

Следовательно, железнодорожная сеть в восточной части Австро-Венгрии отвечала сосредоточению главной массы армии в Галиции, так как в Буковину не выходит ни одна перевальная через Карпаты линия.

Если прибавить, что еще в 1895 г. окончена была постройкой перевальная линия Мармарош Сигет — Станиславов, а затем линии Львов — Камионко — Струмилово — Стоянов, выводящие в ковельский район, и Львов — Потуторы — Подгайце, пролегающая параллельно границе с Киевским округом, то можно заключить, что центр тяжести железнодорожного строительства в смежных с Россией областях Австро-Венгрии за последние годы находился в восточной Галиции, во входящем в русскую территорию углу ее.

Сосредоточение австрийских армий могло быть произведено или впереди двухколейной линии Краков — Злочев, в случае решительного наступления в русские пределы, или же впереди одноколейной линии Зайбуш — Хыров — Станиславов при активной обороне Карпат.

При этом ряд линий, связывающих Галицию с центром государства и проходящих через этот горный массив, давал возможность быстро сосредоточить главную массу австро-венгерских армий впереди Карпат, а при неудаче, быстро отойти в горы и перейти к обороне. В последнем случае идущая вдоль южной подошвы Карпат линия могла быть рокировочной.

По своему техническому устройству ж. д., служившие для перевозок в Галицию, представляли два типа: равнинные и горные. К первым относятся линии Вена — Краков — Тарнополь, ко вторым — остальные линии, пересекавшие Карпаты. Главное отличие горных линий от равнинных в больших уклонах и малых радиусах закругления, что влияло на число осей в поезде и скорость движения его. [1]

Скорость движения австрийских воинских поездов принималась Упвосо ГУГШ на горных участках в 23 *км*, а на равнинных дорогах: на главных линиях — до 35 *км*, на второстепенных — до 30 *км*. Но штаб Варшавского в. о. исчислял скорость значительно менее, [2] так как считалось, что профиль горного участка

---

[1] До 1900 г. на австрийских графиках воинские поезда делились по составу на 100-осные и 70-осные (для перевальных ж. д.). После 1900 г. на графиках все поезда показаны были уже в 100 осей. На перевалах 100-осные воинские поезда делились на две половины и отправлялись вслед одна половина за другой, что не меняло провозоспособности линии. В. И. Арх., д. № 173999.

[2] На двухколейной магистрали Вена — Краков — Перемышль — 20 *км* и от Перемышль до Злочева — 18 *км*, а на участке Хыров — Перемышль — 13 *км*. На остальных участках скорость большей частью была менее и на горных участках

трудно поддается смягчению, а увеличить иными путями эту скорость здесь нельзя.

Наибольшие перегоны перевальных ж. д., достигавшие 10—11 *км*, были незадолго до войны разбиты и сделаны протяжением $5^1/_2$—6 *км*, [1] но на магистрали Вена—Краков расстояния между блок-постами доходили до 1=2 *км*. [2]

Так как при выполнении воинских перевозок пятая часть допускаемых максимальным графиком воинских поездов являлась факультативной, то для эксплуатации следовало считать только $^4/_5$ суток, т. е. 19 час. 12 мин. = 1150 минутам. [3]

Исчисленная на этом основании пропускная способность ж. д., ведущих в районы сосредоточения, могла быть принята в 20—26 пар для одноколейных и 42 пары для двухколейных.

Исключение представляли магистрали: Вена—Прерау—Краков—Перемышль и Будапешт—Сатарья—Перемышль, имевшие пропускную способность, первая в 60 пар, а вторая 55. Данные о пропускной способности выводивших на русскую границу участков ж. д. приведены в особой таблице, [4] из которой видно, что главная часть перевозок в район сосредоточения должна была лечь на две двупутные магистрали: Вена—Краков—Злочев и Будапешт—Перемышль.

достигала: 1) на участке Орло—Тарнов—12 *км*, 2) Львов—Самбор—Чап—11,5 *км*, 3) Станиславов—Керешмезо—Мармарош Сигет—11 *км*. Рапорт штаба Варш. в. о. в ГУГШ № 1587. В. И. Арх., д. № 173999.

[1] В. И. Арх., д. № 173999.

[2] Воинское расписание магистралей Вена—Краков—Львов отличалось от обыкновенных тем, что было составлено для определенного случая, т. е. для переброски в кратчайший срок части армий к Львову и некоторым промежуточным пунктам в Галиции. На упомянутом расписании все поезда (четные и нечетные) показаны были по одному направлению—от Вены к Львову; поезда следуют друг за другом, часто через 5 минут (в частных случаях это технически возможно при блок-постах, поставленных на очень близком расстоянии). По правилам технической эксплуатации австрийских дорог, поезда могут быть отправляемы вслед без получения уведомления о проследовании через смежный блок-пост впереди идущего поезда только через 10 минут после отправления его. Следовательно, упомянутое расписание было составлено именно для особого случая с отступлениями от общих правил.

Практически такое расписание было выполнимо лишь в продолжение короткого срока и при большом суточном интервале. Последнее подтверждается тем, что поезда от начальных станций Вена и Краков (Плашов) отправлялись только днем, т. е. с 6 ч. утра до 9 ч. вечера, оставляя таким образом интервал в 9 часов, да кроме того в расписании было помещено еще 5 факультативов до Кракова и 3 от Кракова до Львова, так как на этом участке не все поезда доходят до Львова. В. И. Арх., д. № 181484.

[3] При этих условиях пропускная способность ж. д. могла быть вычислена по формуле $\frac{19,2 \times 60}{t \times 2}$ для двухколейных и $\frac{19,2 \times 60}{2\ (t_1 \times 4)}$ для одноколейных, где t и t_1 равны времени прохождения наитруднейшего перегона, а 2 и 4 числа минут, требуемых для малых технич. остановок поезда на промежуточных станциях и разъездах. В свою очередь t и t_1 зависят от скорости хода поезда между станциями, принимая на горных дорогах в 27, а на равнинных 30. В. И. Арх., д. № 173474.

[4] Приложение № 5.

По первой линии должны были прибывать ежедневно в галицийский район 60, а по второй 42 воинских поезда. Остальные семь перевальных через Карпаты линий давали 124 пары в течение суток. Таким образом всего ежесуточно могло прибывать в район сосредоточения до 226 эшелонов.

Для разгрузки имелось большое число платформ вдоль линии Краков — Тарнополь, сконцентрированных в 4 районах: а) в западном — в окрестностях Кракова, [1] б) в среднем между Тарновом и Львовом, [2] в) в восточном — Красне — Чертков — Бережаны [3] и г) в тыловом — Стрый — Галич — Станиславов. [4]

Таким образом более всего подготовлен был для высадки средний район. Действительное сосредоточение австрийских армий показало правильность расчетов Варшавского в. о.

Остается сказать пару слов о подвижном составе австрийской сети.

Количество паровозов и вагонов, приходившихся на одну версту пути всей австро-венгерской сети, с 1895 г. непрерывно росло, лишь незначительно уступая соответственным данным русской сети, что видно из следующей таблицы.

Годы	На 1 *км* пути приходилось		
	Паровозов	Вагонов	
		Пассажирских	Товарных
1895	0,21	0,46	4,91
1904	0,24	0,50	5,40
1911	0,28	0,59	6,3

Вхождение Австро-Венгрии в состав германского железнодорожного союза допускало возможность предположения, что при случайном недостатке подвижного состава последний мог быть позаимствован в Германии. Во всяком случае, при одинаковой колее и мощности германской сети, а самое главное при главенстве германского генерального штаба над штабами союзников, не будет ошибочным сказать, что обе сети — германскую и австровенгерскую — следовало рассматривать как одну общую могучую железнодорожную сеть, охватывавшую плотным кольцом выступающую часть русской территории.

По этой сети германский генеральный штаб мог направлять сотни эшелонов в любой район, распоряжаясь австро-венгерской сетью как своей, что и доказали переброски германских сил в период мировой войны как на австрийский фронт, так и в Румынию.

---

[1] 3 воинских платформы могли разгрузить не более 60 поездов в сутки.
[2] 31 платформа, позволявшая разгрузить 372 поезда в сутки.
[3] 6 платформ, позволявших разгрузить 72 поезда.
[4] 3 платформы для разгрузки 36 поездов.

ГЛАВА ТРИНАДЦАТАЯ.

Подготовка железнодорожной сети к исполнению массовых перевозок во время войны: подвижной состав; обеспечение ж. д. личным составом; оборудование ж. д. в военном отношении; топливо; воинские приспособления; мобилизационные планы ж. д.

Подготовка железнодорожной сети к исполнению массовых перевозок во время войны: подвижной состав.

Ознакомившись вкратце с состоянием русской железнодорожной сети, посмотрим, как была обеспечена эта сеть подвижным составом и другими материальными средствами.

К 1 января 1914 г. обеспечение сети подвижным составом сравнительно с 1903 г. несколько улучшилось, а именно:

Общее число	В 1903 г. (моб. расп.) № 18	В 1913 г. (моб. расп. № 19) на 1 января 1914 г.	Прирост в %%
Паровозов	12 487	19 856	59
Товарных вагонов	283 622	465 450	64,1

Цифры этой таблицы показывают, что паровозный и вагонный парк, благодаря значительным денежным ассигнованиям, после р.-японской войны возрос. Однако, имея в виду, что железнодорожная сеть за тот же период также возросла, для правильного суждения об обеспечении ж. д. подвижным составом следует обратиться к данным о числе паровозов и вагонов на 1,06 *км* (версту) сети, приведенным в нижеуказанной табличке:

На 1,06 *км* пути	В России было		
	в 1903 г.	в 1913 г.	Прирост
Паровозов	0,28	0,32	14,2
Товарных вагонов и платформ и проч.	6,42	7.29	13,5

Таким образом число паровозов на 1,06 *км* пути к 1914 г. получило прирост (14,2), так же, как и число товарных вагонов

*

(13,5%), почему надо признать, что и относительное обеспечение сети подвижным составом по моб. расписанию № 19 являлось более благоприятным, чем по № 18, но все же недостаточным для выполнения перевозок по № 19 и одновременного обслуживания экономических нужд страны.

Приведенные цифры наличия подвижного состава на 1,06 *км* были средними. Фактически ряд важнейших магистралей западной половины Европейской России имел подвижного состава гораздо менее нормы, почему для выполнения перевозок по сосредоточению необходимо было насытить эти линии до потребных размеров паровозами и вагонами с восточной части сети.

Эта операция являлась наиболее важной и сложной, почему общее количество передаваемого состава, длина пробега его и другие данные, определяющие условия выполнения этой передачи, имели существенное значение для успеха мобилизации ж. д.

Каждое новое расписание вносило значительные улучшения в предыдущее в отношении ускорения передачи и уменьшения числа передаваемых паровозов и вагонов.

Так, по № 17 передавалось с одних дорог на другие 1 192 паровоза и 44 608 вагонов.

По № 18 требовалось передать уже только 857 паровозов и 19 360 вагонов, т. е. сократить передачу паровозов на 28%, а вагонов на 56,6%.

Для выполнения перевозок по сосредоточению железнодорожная сеть полевого управления была усилена по плану № 19 за счет дорог тыла 725 паровозами [1] и 21 тыс. вагонов. Срок передачи был доведен до 4 суток.

Передача товарных вагонов, исполнявшаяся в узловых пунктах [2] дорог, характеризовалась не размером среднего их пробега, а временем, потребным для выполнения передачи. [3]

Последним фактором, имевшим значение в оценке состояния сети в военном отношении, была скорость воинских поездов, которая, как показал опыт мирного времени, не превышала 16—17 *км* в час, что давало около 265—325 *км* пробега воинского поезда в сутки в н а и л у ч ш е м с л у ч а е. Скорость эта была невелика, и об увеличении ее ВВ неоднократно поднимало вопрос.

Конструкция восьмиколесных паровозов допускала это увеличение для большинства дорог, имевших уклоны не выше 0,008, но дело в том, что увеличение скорости хода воинских поездов требовало бо̀льшего обеспечения безопасности движения, что могло быть достигнуто не столько улучшением верхнего строе-

[1] Без фактического пробега по промежуточным дорогам.

[2] Цифра в общем как будто незначительная, но дело в том, что разграничительная линия между сетью полевого управления и тылового превратилась постепенно в черту, через которую легко переходил подвижной состав на запад, но с большим трудом возвращался на восток, застревая „на фронте".

[3] По № 17 для передачи требовалось 12 дней, а по № 18—9 дней и притом с меньшим напряжением работы узлов; по № 19 всего 4 дня. В. И. Арх., д. № 129692. Папка 42.

ния полотна (более тяжелые рельсы), сколько введением на всех товарных вагонах и платформах непрерывных тормозов.

При ручных тормозах безопасность движения воинских поездов могла быть достигнута уменьшением скорости движения. По действовавшим правилам, воинским поездам назначалась такая скорость, при которой поезд мог быть остановлен ручными тормозами на протяжении 533 *м.* Это условие заставляло уменьшать скорость хода тем более, чем круче был уклон. [1]

Выгода автоматических тормозов — увеличение скорости хода воинских поездов при данной силе паровоза на спусках и при подходах к станциям, в свою очередь давало возможность увеличить общий суточный пробег воинского поезда и, следовательно, увеличить число поездов, т. е. получить то, в чем нуждались. [2]

Доклад министра путей сообщения о желательности оборудования тормозами парка товарных вагонов был утвержден еще 25/V — 1897 г., но только в 1899 г. приступлено было фактически к изготовлению непрерывных тормозов. [3]

В июне 1906 г. работы по спешному оборудованию автоматическими тормозами паровозов были по финансовым соображениям приостановлены и вновь возобновлены в 1907 г., после чего велись непрерывно до 1914 г.

Снабжено было непрерывными тормозами около $^1/_3$ всех товарных паровозов и 5% тов. вагонов. [4]

Закончить эту большую и важную работу не удалось, и вопрос о переходе к большим скоростям движения воинских и товарных поездов отодвинулся на длинный срок. [5]

Обеспечение ж. д. личным составом.

По правилам о „службе железнодорожных служащих в военное время“, [6] все служащие [7] казенных и частных ж. д. со дня объявления о мобилизации армии не могли оставить службу на дороге и обязаны были по требованию МПС исполнять служебные

---

[1] Произведенными в 1908 г. опытами на Александровской ж. д. установлено, что 40-вагонный состав воинского поезда на уклоне в 0,008, т. е. 8 саж. падения на 1 000 саж. протяжения пути, что равно 17,06 *м* на 2,13 *км* протяжения пути, при скорости в 34,5 *км* в час, может быть остановлен на протяжении 1,06 *км*, т. е. на вдвое большем расстоянии, чем следовало бы. На произведенных в 1912 г. опытах с автоматическими тормозами для товарного подвижного состава 75-вагонный состав поезда на уклоне в 0,006 (=12,8 *м* подъема на 2,13 *км* протяжения пути), при скорости 46,5 *км* в час, был остановлен на протяжении 340 *м*.

[2] Дело № 240 отд. ген.-квартирм. (в штабе РККА).

[3] С 1899—1905 гг. казной было израсходовано на это дело около 12 млн руб., стоимость всего оборудования исчислена была в 70 млн р., а закончить намечалось в 25 лет (там же, дело № 240).

[4] Между прочим был оборудован весь подвижной состав Закавказских ж. д., где непрерывные тормоза были особенно нужны в силу очень тяжелого профиля дороги.

[5] Попутно отметим, что у немцев минимальная скорость движения воинских поездов была принята в 22,5 *км*, а при легком профиле пути 40 *км* в час, см. „Герм. принципы эксплуатации ж. д. в в/вр.“

[6] Утв. 12/III 1890 г.

[7] За исключением освобожденных по возрасту.

обязанности и на других дорогах. Увольнение служащих не могло производиться без согласия заведующего передвижением войск.

Надо сказать, что все магистрали, усиливавшие свою пропускную способность по плану № 19, получали с дорог тыла потребное число агентов, [1] наличного состава линейных служащих каждой дороги не могло хватить для обслуживания открываемых разъездов, блок-постов и пр. Списки агентов (подлежавших командировке на другие дороги) составлялись еще в мирное время каждой ж. д., а с объявлением мобилизации командируемые агенты отправлялись по назначению. [2]

Обеспечивая личным составом все подлежащие усилению магистрали, ВВ вместе с тем должно было освободить ж. д. от снятия с работы большинства всех запасных, что достигалось принятием их на „особый учет". На „особый учет" принимались те запасные, которые занимали на ж. д. должности, освобождавшие от призыва, перечисленные в особых списках. [3]

Таким образом, с объявлением мобилизации все запасные, служившие на дороге, призывались на военную службу, с оставлением на той же ж. д. и в занимаемых ими должностях.

Этой мерой ВВ, прикрепляя к путям сообщения потребное число служащих, обеспечивало тем самым их спокойную работу.

На 1 января 1913 г. на особом учете Упвосо числилось [4] 992 офицера и 147 749 солдат, главным образом низших должностей, что составляло более 28% от общего числа постоянных служащих и рабочих железнодорожной сети. [5]

Следует указать, что офицеры запаса учитывались управлением заведующего передвижением войск, служа источником пополнения вновь открываемых по службе военных сообщений должностей военного времени (ЗК, их помощников, офицеров для поручений, заведывающих продов. пунктами, комендантов санитарных поездов и пр.).

Оборудование ж. д. в военном отношении.

Моб. планом № 19 было точно определено, насколько пропускная способность каждой дороги отвечает наряду воинских поездов в военное время. На дорогах, работа которых в военное время усиливалась, имелось некоторое число добавочных остановочных пунктов — разъездов — с уложенными еще в мирное время разъездными путями (с объявлением мобилизации укладывались только стрелки и крестовины, хранимые тут же).

---

[1] Главным образом по службе движения и тяги.

[2] Маршруты свидетельствовались ЗК, потому что командировки эти выполнялись за счет ВВ. Счета на суточные и проч. виды денежного довольствия свидетельствовались З.

[3] Списки эти заключали 187 должностей.

[4] Отчет по ГУГШ за 1913 г. В. И. Арх., д. № 185055.

[5] В 1913 г. на казенных и частных ж. д. (кроме Уссур., Ферганской и Влад.-Волынской) было 530 196 ч. постоянных служащих, от числа коих и учитывались силы запаса (см. Ст. сборн. МПС, вып. 141).

На двухколейных и некоторых одноколейных дорогах имелись блок-посты, предназначенные также для усиления пропускной способности. Эти блок-посты содержались в полной готовности к открытию. Наконец, на некоторых станциях для нужд воинского движения уложены были отдельные группы путей.

Вообще, по службе пути на период мобилизации оставлена была только укладка стрелок и крестовин. Даже телеграфный провод подвешен был уже в мирное время и устроены „вводы". На период мобилизации оставлялась лишь установка аппаратов, хранимых на ближайших станциях.

Запасные водоснабжения в мирное время держались закрытыми, но готовыми к действию по первому требованию.

С объявлением мобилизации, движение по ж. д. принимало таким образом специфический характер. Войска и воинские грузы составляли главный объект перевозки. Обеспечить максимум возможного удобства для передвижения войск — составляло работу ВВ.

Одним из существенных вопросов был вопрос продовольствия одиночных людей, команд запасных и частей войск, не имевших походных кухонь. Для этой цели на сети ж. д. имелось уже в мирное время свыше 140 типовых продовольственных пунктов, не считая временных (32 типовых вагонов-кухонь, временных бараков и т. п.).

В мобилизационных планах дорог имелись подобные соображения об открытии новых продовольственных пунктов и расширении существующих.

Почти все типовые пункты были снабжены теплыми столовыми и др. хозяйственными помещениями и располагались обычно близ воинских платформ.

Дневная пропускная способность некоторых продовольственных пунктов, расположенных на главных магистралях, была очень велика. Напр., Смоленский и Вяземский прод. пункты, снабженные автоклавами,[1] могли пропускать до 35—40 тысяч человек в день.

К числу железнодорожных „устройств", облегчавших посадку и разгрузку эшелонов, принадлежали устроенные на некоторых станциях специальные воинские платформы длиной обычно на весь состав.

Платформы эти сильно упрощали и ускоряли погрузку и разгрузку войск. К сожалению, в силу дороговизны, число воинских платформ на важнейших магистралях полевой сети было весьма недостаточно, а главное — станции высадки, намеченные планом № 19, почти не имели платформ (в противоположность противникам) и даже не всегда имели воинские площадки, увеличение числа коих, при всей дешевизне их, и то не могло быть доступным ВВ по скупости отпуска средств на работы со специальной целью.

---

[1] Паровая кухня, построенная по идее папинова котла (варка пищи при герметически закрытой крышке).

Недостатком специальных воинских платформ было стеснение ими станций.

Затем все главнейшие станции магистралей снабжены были кубами для кипятку, с расчетом непрерывного снабжения следующих эшелонов. Для водопоя лошадей разносом ведрами по вагонам устанавливались между путями под водопроводными кранами особые баки (на 30 — 40 ведер), а на посадочных площадках при коновязях — особые жолоба для водопоя грузящихся лошадей. Число типовых отхожих мест на некоторых станциях увеличивалось устройством отхожих мест полевого типа.[1]

Все эти устройства, конечно, были, в большинстве случаев, в целях удешевления, простейшего типа, но отлично выполняли, как показал опыт мобилизации 1914 г., свое назначение.

Топливо. Одним из самых важных вопросов воинского движения был вопрос обеспечения ж. д. топливом.

Паровозы русской сети отапливались главным образом каменным углем и нефтью и затем дровами (изредка торфом). На 1/I — 1914 г. на каменном угле было 75,2%, на нефти — 21% и на дровах 3,8% паровозов.

Количество поглощаемого дорогами топлива было громадно. В 1913 г., например, по всем казенным и частным ж. д. было сожжено: 1) дров 3 341 161 *кб. м*, 2) каменного угля около 7 834 000 *т*, 3) антрацита около 142 000 *т*. Столько же брикетов каменного угля (около 145 000 *т*) и нефти около 1 560 000 *т*, т. е. свыше 9 600 000 *т*. Заготовка и хранение топлива доставляло не мало забот МПС.

Первым серьезным уроком для ВВ в вопросах исчисления норм запасов топлива был топливный кризис 1906 г., когда на всей сети резко ощущался недостаток топлива, и Упвосо принимало ряд мер для его ликвидации.

Причинами недостатка топлива на большинстве ж. д. являлись: 1) недостаточное число угольных вагонов; 2) задолженность вагонов одних дорог другим, из-за общей недостачи наличного подвижного состава (Екатеринбург., М.-Брестск. и К.-Х.-С.); 3) забастовки 1905 г. с временным прекращением движения и подвоза угля (Привисл., Полесские и Юго-Вост.); 4) переход с нефтяного отопления на угольное, вызванный нефтяным кризисом вследствие событий в Баку (С.-Вяз. ж. д.); 5) недостаточное число нефтехранилищ (Закавк., Александр. и Сев. ж. д.); 6) раздача угля во время забастовок в правительственные учреждения и разным лицам в пределах Варшавского ген.-губернаторства (выдача производилась из воинского запаса).

Недостаток топлива на некоторых дорогах был так велик, что угрожал серьезными затруднениями в случае выполнения мобилизационных воинских перевозок.[2]

К концу 1906 г., несмотря на все принимаемые меры, запасы

---

[1] Необходимый материал для всяких работ хранился у дорожных мастеров.
[2] В. И. Арх., д № 61 стр. 196.

топлива далеко не были пополнены до нормы, в особенности на ж. д. западного края, а потому решено было купить в Германии ок. 330 000 *т* силезского угля. Впрочем, недостаток топлива на ж. д. Упвосо считало явлением хроническим.[1]

Запасы топлива на складах ж. д. делились на воинский (неприкосновенный) и расходный. Величина воинских запасов топлива определялась заданием мобилизационного плана для данной дороги.

Дрова представляли простейший вид топлива, и величина их запасов не зависела от времени хранения (т. к. дрова одной зимней заготовки обычно пускались в расход лишь на следующую зиму).

Хранение запасов нефти зависело от наличия баков в местах хранения, а так как подвоз нефти производился главным образом летом, в течение навигации, запасы нефти на дорогах вообще были большие, обеспечивавшие работу дороги от навигации до навигации, т. е. 6—8 месяцев.

Хуже обстояло дело с запасами угля, который без нарушения его качеств, как источника тепла, не мог храниться под открытым небом более 4 месяцев, почему и предел хранения в мирное время запасов каменного угля ограничивался четырехмесячной потребностью.[2]

Воинские приспособления. Для массовых воинских перевозок в период мобилизации и сосредоточения можно было пользоваться только парком товарных вагонов и платформами: классных едва хватало для постановки по одному вагону в эшелон для командного состава.[3]

Так как подвижной состав применялся поочередно для перевозки людей и лошадей, он должен был быть однотипным, а оборудование его для воинских перевозок — простым и удобным.

Это достигалось принятым на русских дорогах еще в 1894 г. способом так называемого „двойного оборудования" товарных нормального размера вагонов, делавшим эти вагоны пригодными для перевозки людей и лошадей, причем все приспособления оставались в вагоне, перемещаясь лишь внутри его соответственно роду перевозки.

Необходимо отметить, что число досок для нар было недостаточно, что обнаружилось еще в русско-японскую войну.

---

[1] Там же, стр. 609, справка Упвосо от 8/IV—1907 г.

[2] Расчет потребных запасов топлива делался так: длина дороги делилась на 100 суточ. пробег паровоза, частное множилось на количество топлива, потребное паровозу для пробега 100 *км* (10 *куб. м* дров, или 1,5—2 *т* угля, или 1,07—1,15 *т* нефти) и затем множилось на 2 (пара поездов) и на число пар; напр., 1 500:100×10 *куб. м* × 17 × 2 = 51 000 *куб. м*. Получалась суточная потребность, которую множили на число дней и прибавляли 10—15% на местные нужды. Для примера укажем, что Сызр.-Вяз. ж. д. имела нефтяных резервуаров на 33 000 *т* и, кроме того, держала угля на 48 дней (для зап. участков) и дров на 6 месяцев воинского движения и на 1 год коммерческого.

[3] На 1 января 1914 г. классных вагонов всех видов имелось всего 27 314. Сб. МПС, вып. 14, табл. 111.

Доски для нар укладывались в разгон с промежутком в $2^{1}/_{4}$, что, конечно, было неудобно для спанья. 28 досок для сиденья было мало, их следовало иметь не менее 36 на вагон, но число это так и не было увеличено.

Дело в том, что при огромном количестве вагонов, подлежавших оборудованию, требовалась и масса досок. Доски эти в штабелях скоро портились. Ж. д. „освежала“ их, пуская в текущую потребность,[1] но величина запасов не позволяла своевременно освежать их полностью.

Оборудование вагонов при большом количестве их (напр., на Казанской ж. д. свыше 5 тыс. ваг.) требовало много времени[2] и большого числа рабочих рук.

Что касается теплушек,[3] то число их было совершенно недостаточно для постановки во все поезда. Применялись они в мирное время для зимней перевозки запасных и новобранцев.

Кроме досок, все вагоны, приспособленные для перевозок, снабжались фонарями и ведрами для водопоя лошадей, а на весь эшелон (поезд) выдавалось 3-4 комплекта мостков для разгрузки на пути.

Мобилизационные планы ж. д.

Работа по подготовке всех ж. д. к массовым воинским перевозкам велась по особым правилам (утвержденным министром путей сообщения в 1895 г.). На основании этих правил и сообразно заданию ВВ для моб. плана № 19, при каждом управлении дороги, при непосредственном участии З, составлялся моб. план дороги и воинские графики с пояснительными записками и инструкциями.

Вопросы, подлежавшие разработке в плане дороги, касались: 1) усиления пропускной способности дороги (состоявшего в открытии новых разъездов, блок-постов, усиления телеграфного сообщения, соображений о размещении командированных на дорогу служащих, временных устройствах для удобства перевозимых войск, как-то: вр. прод. пункты, отх. места, коновязи, желоба для водопоя и т. п.); 2) усиления провозной способности (расчеты на передачу или прием с других дорог паровозов и вагонов) соответственно усиленной пропускной способности дороги (здесь должны быть подробные данные о том, сколько паровозов, какого типа, отопления и пр. надлежало командировать на какую дорогу, узел, какие станции, в какие дни и т. п.; то же касалось командировки классных и товарных вагонов); 3) ликвидации коммерческого движения.[4]

---

[1] Доски мало на что годились по размерам сечения.

[2] Сбор вагонов в пункты оборудования на дорогах большого протяжения и самая работа.

[3] Те же тов. вагоны, но с двойной обшивкой, с прокладкой войлоком и постановкой особой чугунной печки.

[4] Соображение о порядке временного прекращения товарного движения, выгрузке частных грузов для освобождения вагонов под воинские перевозки, порядке хранения и т. д.

В основу мобилизационных соображений ложился наряд на воинские поезда по дням мобилизации.

В план дороги включались также соображения о сосредоточении по дням мобилизации порожних вагонов в пункты оборудования воинскими приспособлениями и расчет самого оборудования.

Непременной принадлежностью моб. плана каждой ж. д. являлись воинские графики, составлявшиеся мобилизационным отделом дороги под непосредственным наблюдением З, каковые по рассмотрении их и утверждении управлением ж. д. МПС и Упвосо включались в планы дорог, в виде приложений.

По моб. расписанию № 19 для всех ж. д. сети полевого управления введены были максимальные параллельные графики.[1] На остальной части сети Европейской России и Сибири параллельные графики получили все дороги, связывавшие сибирскую магистраль и Кавказ с сетью полевого управления.

Введение параллельных графиков на ж. д., не получивших значительного задания, в особенности на боковых и тупиковых линиях, признано было неудобным. Решено было сохранить на таких дорогах поезда большой скорости для пассажирского движения. Однако неудобства, происходившие от наличия на графиках некоторых дорог единственного почтово-товаро-пассажирского поезда, двигавшегося с первоначальной скоростью воинского поезда, вынудили Упвосо сейчас же вслед за окончанием перевозок по сосредоточению ввести поезда большой скорости на многих магистралях, в том числе и на дорогах полевого управления.

На дорогах, не получивших воинского графика, движение воинских поездов поддерживалось по коммерческому графику, но с увеличенным числом воинских поездов.

[1] Максимальным параллельным воинским графиком называется график, на который внесено все то количество поездов, которое можно пропускать в зависимости от расстояния между станциями и скорости движения, одинаковой для всех поездов, не исключая и пассажирских.

ГЛАВА ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ.

Нарушение моб. расписания № 18 частными мобилизациями во время русско-японской войны.—Восстановление моб. расписания № 18.—Моб. расписание № 19; его преимущества перед № 18; снабжение продовольствием войск в период сосредоточения; соображения по устройству тыла; железные дороги; военные дороги.—Моб. расписание № 20: объем работы, выполненной органами военных сообщений.

Нарушение моб. расписания № 18 частными мобилизациями во время русско-японской войны.

Многочисленные частные мобилизации (8), вызванные войной с Японией, совершенно расстроили действовавший в то время моб. план № 18. Контингенты запасных и неприкосновенные запасы имущества разного рода были исчерпаны войной, а дислокация войсковых частей сильно нарушена.[1] Словом, план № 18 к началу 1906 г. существовал только на бумаге. В случае войны на западе он не мог быть осуществлен, потому что был нарушен командированием подвижного состава с дорог европейской сети на сибирскую магистраль, и исполнение по нем воинских перевозок было невозможно,[2] следовательно, моб. плана ж. д. для исполнения плана № 18 в действительности в 1906 г. также не существовало.[3]

Естественно, что мобилизационный отдел главного штаба и Упвосо озабочены были скорейшим восстановлением нарушенного расписания № 18.

Восстановление моб. расписания № 18.

Для установления порядка восстановления плана под председательством начальника Упвосо ген. Левашова была создана комиссия, которая, после всестороннего ознакомления с положением дела, постановила:

---

[1] В 1907 г. число „командированных" для содействия гражданским властям войсковых частей достигало 34 (пех. и кав.) полков. Особенно много было командированных частей в округах Московском, Казанском и Кавказском (В. И. Арх., д. № 128 — 511).

[2] В докладной записке от 20/VI — 1906 г. по проекту нового сосредоточения на имя начальника ген. штаба полк. Добророльский пишет: „К сожалению, Упвосо не имеет в своих руках точных данных, чем выражаются последствия интенсивной работы всех железнадорожных линий в течение минувшей войны и последовавшей затем эвакуации войск из Манчжурии — работы, осложненной сверх того продолжительными беспорядками на железнодорожных линиях в прошлую зиму. Ясно, однако, что в настоящее время, вследствие значительного командирования подвиж. состава с дорог европ. сети на сибирскую магистраль, вызванного р.-японской войной, моб. план ж. д. № 18 нарушен и исполнение по нем воинских перевозок невозможно. Короче — моб. плана ж. д. для исполнения плана № 18 в действительности не существует". В. И. Арх., № 172370, стр. 18.

[3] Секр. журн. комиссии 28/IV 1906 г. В. И. Арх., д. № 55 по описи 26 отд. Упвосо.

1) по отделу начать работу по данным о числе запасных на I/VII—1906 г.;

2) разверстку наряда по частям войск моб. отделу произвести согласно губ. ведомостей, составленных по № 18.;

3) условие п. 2 важно соблюсти в полной мере, чтобы не менять пунктов отправки и назначения команд, времени их посадки и высадки, а равно населенности поездов, внесенных уже в моб. планы ж. д. по № 18;

4) соблюдение условий п. п. 2 и 3 сохранит по изменяемому расписанию сроки боевой готовности частей войск, принятые по основному расписанию, что даст данные для разработки вопроса о сосредоточении сил к западной границе;

5) уяснение сосредоточения раньше начала переделки расписания крайне важно: если сосредоточение существенно изменится, то потребуется переделка планов по сосредоточению и составление новых моб. планов на ж. д.[1] Обе последние работы столь значительны и потребуют столько времени, что могут сделать практически бесполезной переделку расп. № 18, так как окончание ее почти совпадает с введением в действие расписания № 19;

6) расписание, измененное с допущением таких отступлений от нормальных правил составления всякого моб. расписания, будет иметь столько недочетов, что оно может быть терпимо лишь вследствие невозможности создать что-либо более совершенное в такой короткий срок, и принятие энергичных мер к более скорому введению в действие расписания № 19 совершенно необходимо.

Итак, после русско-японской войны некоторый значительный промежуток времени (около двух лет) никакого вообще мобплана фактически не было. Возвращение на дороги собственницы подвижного состава, командированного на сибирскую магистраль и нуждавшегося в капитальном ремонте, ожидалось не ранее весны 1907 г.; поступивший во время войны на дороги европейской сети новый подвижной состав находился не в тех пунктах и не на тех линиях, которые намечались планом и нуждались в усилении. Поэтому-то ранее весны 1907 г. мобилизационный план № 18 в действительности не мог бы быть выполненным.

После доклада военному министру журнала заседаний комиссии от 28 апреля 1906 г. и соображений главного штаба решено было восстановить расписание № 18 по возможности в прежнем его виде. Штабам округов даны были указания сохранить существующие планы перевозок, изменяя их в крайних случаях, и подчинять расчеты по укомплектованию войск условиям перевозок.[2]

Работы в округах начались и, несмотря на затруднения в ре-

[1] Составление моб. плана ж. д. требует около года времени, поэтому изменение моб. расписания № 18 было равносильно составлению нового плана и значит отдалению срока его введения на год.

[2] В. И. Арх. д. № 65 по описи Упвосо.

шениях многих вопросов, не предусмотренных и основным расписанием № 18,[1] закончились введением моб. расписания № 18, „восстановленного“ с 1 октября 1907 г.

Моб. расписание № 19 и его преимущества перед № 18.

Устаревшее моб. расписание № 18, лишь исправленное после русско-японской войны и восстановленное под названием мобилизационного расписания № 18, предположено было заменить моб. расписанием 1910 г. (№ 19).

Представляя (7 апреля 1909 г.) на утверждение предложения по моб. расписанию 1910 г., Сухомлинов в своей объяснительной записке указывал на следующие преимущества нового расписания перед № 18 восстановленным:[2] 1) расписание 1910 г. составлялось в строгом соответствии с новой организацией и дислокацией армии, являясь общим для всей России; 2) разработка его производилась на основе территориальной системы укомплектования (для Европейской России и Кавказа); 3) оно давало значительное сокращение мобилизационных перевозок[3] так, по № 18 восстановленному, в пределах Европейской России передавалось из округа в округ около 225 тысяч запасных, а по расписанию 1910 г. около 55 тысяч;[4] достигнуто также значительное сокращение перевозок лошадей, и 4) улучшено пополнение запасными азиатских округов.[5]

Снабжение продовольствием войск в период сосредоточения.

Весной 1909 г. моб. расписание № 19 было введено. Рассылая в июле 1910 г. указания на случай войны на западе, начальник генерального штаба указывал в препроводительном письме командующим войсками округов:[6]

1) что наше *первоначальное сосредоточение должно отвечать наиболее тяжелому для нас случаю*, когда главные силы Германии и Ав.-Венгрии будут направлены в начале войны против России;

2) что наше *основное сосредоточение более приспособлено для нанесения главного удара* против враждебного нам союза — немцев;

3) что *для облегчения подвоза к армиям* всего необходимого при составлении планов перевозки по сосредоточению оставлена на главных ж. д. линиях, со времени начала работ

---

[1] Так штаб Варшавского военного округа доносил о громадных перевозках интендантских грузов из магазинов одного района округа в другие, не предусмотренных интендантством даже по основному расписанию № 18.

[2] В. И. Арх., д. № 130522, стр. 2.

[3] В расписание 1910 г. впервые был включен наряд повозок от населения для обеспечения обозом взамен недостающих форменных для корпусных продовольственных транспортов и других тыловых учреждений.

[4] В том числе 33 тысячи человек в гвардию.

[5] По расписанию № 18 восстановленному в Туркестанский и Сибирский округа поступали запасные Казанского и частью Московского округов; по расписанию 1910 г. для азиатских округов были введены западные уезды одного Казанского округа, составлявшие притом сплошные районы, прилегавшие к железнодорожным магистралям ташкентской и сибирской.

[6] В. И. Арх., д. № 175953.

полным графиком, восьмая часть поездов свободными.

Последний пункт „указаний командующим войсками“ о забронировании восьмой части воинских поездов под перевозки грузов снабжений имел большое значение.

В конце 1907 г., в связи с выработкой новых норм содержания неприкосновенных и крепостных запасов, возник вопрос о постройке в западной пограничной полосе ряда интендантских магазинов для обслуживания армии в случае войны на этом театре, и тогда же, по разрешении этого вопроса, приступлено было к работам по устройству магазинов. В начале 1909 г. пункты расположений магазинов были изменены, так как под влиянием нового взгляда на значение крепостей в западной пограничной полосе пришлось частично изменить и сосредоточение русской армии. Вслед затем реформы Сухомлинова и последующая реорганизация армии повели к выработке нового плана сосредоточения и изменения пунктов расположения части продовольственных магазинов. Работы по постройке некоторых базисных магазинов были приостановлены.[1]

Намечались новые пункты расположения части базисных и промежуточных магазинов, взамен указанных ГУГШ и опротестованных штабами пограничных округов. Это обстоятельство затянуло разрешение вопроса и внесло некоторую неопределенность в дело устройства тыла армии, продолжавшуюся до 1912 г.

Тревожное настроение весной 1912 г., дававшее основание опасаться военных действий со стороны тройственного союза, естественно привлекло внимание штабов пограничных округов к устройству тыла и в частности вопросам продовольствия армии. Наполнение запасами пустых расходных, промежуточных и базисных магазинов требовало длительного времени и большого количества поездов. По расчетам начальников штабов пограничных округов, пополнение подвозом расходных магазинов, имевших полностью положенный запас, следовало начинать за 4-5 дней до полного их израсходования, которое могло наступить примерно с 20-го дня мобилизации, т. е. в разгар перевозок по сосредоточению. При таком положении считалось необходимым оставлять на некоторых ж. д. полевого управления, со дня начала работы их полным графиком, до 15% свободных поездов под грузы снабжения. Возможность подвоза некоторого количества грузов снабжения не исключалась и без этого оставления свободных поездов. Дело в том, что для перевозки войск расчеты числа потребных вагонов составлялись настолько широко, что почти в каждом войсковом эшелоне некоторое число вагонов (от 3—5) могло быть предоставлено под перевозку грузов всякого рода. В зависимости от числа пропускаемых по данной дороге эшелонов, число таких вагонов в сумме могло быть значительным (в особенности на двухколейных линиях

[1] В особенности по линии Александровской ж. д., у станции Залесье, Барановичи, Погодино и друг. В. И. Арх., д. № 182242.

с большим заданием), но перевозка грузов таким способом, нося элемент случайности, не представляла особых выгод,[1] почему предпочтение было отдано назначению отдельных поездов для подвоза грузов снабжения, в особенности продовольственных.

В период действия моб. расписания № 18 вопрос продовольствия корпусов, сосредоточиваемых в районе развертывания, несколько облегчался нахождением свыше 70% продовольственных магазинов мирного времени в районе сосредоточения армий (63 магазина из 91). Магазины эти содержали неприкосновенные запасы продовольствия и фуража для обеспечения мобилизационной потребности полевых войск и их укомплектований, а частью составляли долю запасов военного времени и находились в большинстве в пункте расположения гарнизонов. Размер наличия этих магазинов был значителен: ГИУ исчисляло потребность в порожняке для вывоза в тыловой район остававшихся неразобранными излишков запасов в 900 вагонов и 2500 подвод. Рассчитывать на вывоз в тыл в мобилизационный период этих запасов было трудно, к тому же такие перевозки не были учтены Упвосо и планов для них по № 18 восстановленному не составлялось. Наличие таких продовольственных магазинов в пунктах стоянок частей войск освобождало ж. д. от части перевозок в самый тяжелый для них период собственной мобилизации и выполнения мобилизационных перевозок.

Мобилизация частей войск заканчивалась в большинстве случаев между 8 и 14 днями, почему собственно массовые перевозки войск в районы сосредоточения могли начинаться только с 8 дня. Работа полным графиком начиналась для большинства магистралей между 8 и 12 днем мобилизации;[2] поэтому начальным днем перевозок грузов снабжения постановлением особого совещания[3] решено было считать 10 день мобилизации.

Начиная с этого дня, на железнодорожных магистралях, обслуживающих армии, решено было иметь свободные поезда для подвоза продовольствия, артиллерийских и санитарных запасов, по расчету $^1/_2$ поезда на каждый корпус, уже находящийся в районе развертывания, и с течением времени добавлять также по $^1/_2$ поезда на каждые 100 эшелонов, прибывающих в пункты развертывания.[4]

---

[1] Трудно было учесть эшелоны, имеющие свободные вагоны. К тому же обычно при посадке войска, при малейшем недосмотре ЗК, занимали эти вагоны.

[2] Например: Александровская—с 9 дня, Либаво-Роменская—с 7, Московско-Виндаво-Рыбинская — с 6, Полесские — с 12, Привислинские — с 12, Юго-Западные — с 7-8 и т. д., т. е. к указанным дням заканчивалась собственно мобилизация ж. д.

[3] Состоялось 28 мая 1914 г. под председательством ген. Данилова, с участием генерал-квартирмейстеров 3 западных пограничных округов и представителей Упвосо. В. И. Арх., д. № 126665.

[4] В своей докладной записке на имя начальника генерального штаба в октябре 1913 г. за № 420 об основаниях по усилению нашей ж. д. сети ген. Данилов исходит из расчета необходимости иметь на каждые 100 эшелонов, как находящихся на местах, так и подвозимых, по одному свободному поезду в сутки на соответствующих направлениях. Эту надбавку на гибкость плана развертывания ген. Данилов считал „незначительной", а через $^1/_2$ года в майской комиссии снижает норму до $^1/_2$ поезда на каждые 100 эшелонов, как было выше упомянуто.

Это постановление комиссии ген. Данилова коснулось 7 магистралей, ведущих в район сосредоточения армий: 1) Петербург—Двинск—Ландварово—Гродно (для 1 армии); 2) Бологое-Седлецкой, т. е. части Николаевской, Полесской и Привислинских ж. д. (для 2 армии); 3) Александровский, от Москвы до Бреста (для 4 армии), 4) магистрали Полесских ж. д. Брянск—Брест (для 5 армии); 5) участков Юго-Западных ж. д. Киев—Казатин—Ровно и Черкассы—Вапнярка—Жмеринка—Проскуров (для 3 и 8 армии); 6) Линии Юго-Западн. ж. д. Кременчуг—Бирзула—Раздельная—Бендеры (для 7 армии).

Так как на перечисленных магистралях, кроме последней, сидело в среднем от 4 до 5 корпусов на каждой,[1] не считая отдельных кавалерийских и пехотных дивизий, на перечисленных линиях, на каждой, предстояло оставлять под перевозки грузов снабжений не менее 2-2½ поездов, а считая и войска, не входившие в состав корпусов, дававшие в среднем еще около 100 эшелонов на линию,— не менее 3-3½ пар поездов, что и составляло около ⅛ или 15 % от всего задания *ВВ*.

По расчетам Упвосо, вошедшим в планы перевозок по расписанию 1910 г., потребность в одних только продовольственных поездах, в период перевозок по сосредоточению, выражалась общей цифрой 192 поезда,[2] уменьшавшей настолько же число поездов по сосредоточению. Учитывая потребность 7-й и 8-й армий, а также потребность всех армий в прочих грузах снабжения, надо принять общую цифру поездов под грузы снабжения равной примерно 240.

Таким образом, необходимость одновременной перевозки войсковых частей и грузов снабжений для них удлиняло общую продолжительность периода перевозок по сосредоточению не менее как на одни сутки, а потому надо признать, что Упвосо могло бы распорядиться более хозяйственно порожняком, оказавшимся в составе воинских эшелонов, вследствие широких норм „расчетов 1910 г. на погрузку штатных частей войск“.[3]

Соображения по устройству тыла.

Ряд крупных мероприятий ВВ, предшествовавших мировой войне,[4] хотя и учтенных моб. расписанием 1910 г., вызывал необходимость полной переработки вопросов устройства тыла и перехода к новому расписанию № 20.[5]

---

[1] На Петербурго-Варшавской линии Сев.-Западных ж. д. 5 корпусов, при задании от 25 до 65 пар поездов; на Бологое-Седлецкой — 5 корпусов при задании 16 — 25 пар поездов; на Александровской — 4 корпуса, при задании 33 пары воинских поездов; на Полесских также 4 корпуса, при задании 28 пар поездов и на Юго-Западных ж. д. — 11 корпусов (3 — 8, 7-й армии) при задании в 40, 17 и 14 пар поездов.

[2] 27 поездов для 1-й армии, 39 — для 2-й, 36 — для 4-й, 28 — для 5-й и 52 поезда для 3-й. (Дело № 240 Отд. генерал-квартирм. ГУГШ, находящееся в штабе РККА.)

[3] Эта „широта“ расчетов числа вагонов на погрузку штатных частей выражалась приблизительно цифрой порожняка, достаточного для формирования сотни грузовых поездов.

[4] Упразднение некоторых крепостей на западной границе, перевод части корпусов и конницы на Волгу и изменение в связи с этим дислокации армии.

[5] Намечено было ввести с 1 декабря 1914 г.

Объявление войны застало Упвосо в разгар работ по переходу к этому последнему, почему армия была мобилизована в июле 1914 г. по № 19, хотя не отвечавшему полностью пожеланиям ГУГШ в отношении железнодорожных перевозок,[1] но зато вполне разработанному.

Вариант „А", сравнительно мало отозвавшись на работах по устройству тыла 1-й и 3-й армий, почти не затронув устройства тыла фланговых (6-й и 7-й) армии, потребовал изменений в устройстве тыла 2-й армии и коренной разработки вопросов устройства тыла 4-й и 5-й армий.

События 1911-1912 гг. и вызывающий тон зарубежной печати давали основания опасаться скорого открытия военных действий, под влиянием чего работа в ГУГШ по подготовке к войне на западе велась в 1912 г. более интенсивно.

Предварительные основания для этих работ были установлены ГУГШ при участии командующих войсками и начальников штабов пограничных округов, вызывавшихся с этой целью в течение года на ряд совещаний в Москву и Петербург.[2]

Утвержденные в 1910 г. предположения по развертыванию армий после этих совещаний были коренным образом изменены.

Особенно важные решения приняты были на московском совещании, в феврале 1912 г. На этом совещании решено было направить главный удар армий, развертываемых на западном фронте, против Ав.-Венгрии, сосредоточив непосредственно по окончании мобилизации 4-й и 5-й армий в пределах Варшавского в. о. на фронте Ковель—Холм—Люблин;[3] перераспределены были между армиями войсковые части и тыловые учреждения.[4]

Устройство тыла московским совещанием намечалось следующим образом:

Ближайший тыл 1-й, 2-й, 4-й, 5-й армий до линии Вильна, Лида и далее по границе Варшавского в. о. распределялся между этими армиями с подчинением командующему соответствующей армии.

Дальний тыл распределялся между группами армий: для группы, действующей против Германии,—один тыловой район, в границах, принятых для тылового района 1-й армии (виленской), в котором и должны были быть расположены тыловые учреждения 1-й и 2-й армий. Для группы, действующей против Ав.-Венгрии, тыловой район разделялся на две части: одна часть в границах б. тылового района 2-й армии (Варшавской), в которой должны были находится тыловые учреждения 4-й и 5-й армий, другая—в

---

[1] Задание ж. д. по № 19 было ниже, чем в разрабатываемом № 20.

[2] Годовой отчет ГУГШ за № 912 г. В. И. Арх., д. № 185286.

[3] Журнал совещания, стр. 5. В. И. Арх., д. № 128182.

[4] При распределении тыловых учреждений между 1-й и 2-й, 4-й и 5-й армиями принято было, что все 4 армии назначаются для активных действий, почему готовность их и снабжение тыловыми учреждениями должны быть одинаковы, соответствуя лишь относительной их численности.

Количество тыловых учреждений армий определялось совещанием по числу пехотных дивизий, входящих в них.

границах тылового района 3-й армии (Киевской), в которой должны были находиться тыловые учреждения 3-й армии.

Каждая из этих частей общего тылового района имела свои военно-окружные управления.

Для базисных магазинов (в виду того, что в большинстве из них по расписанию 1910 г. не только запасов, а даже построек для их хранения не имелось) намечались лишь районы расположения по группам армий: для группы, действующей против Германии, — в районе Двинск, Полоцк, Витебск; а для группы, действующей против Ав.-Венгрии, — в районе Минск, Смоленск, Гомель и промежуточный в Барановичах.

Базисными магазинами 3-й армии остались без изменения намеченные по основному расписанию 1910 года.

Железные дороги.

Ж. д. тыловых районов групп армий поступали в ведение командующих группами.

В непосредственное ведение отдельных армий намечалось передать следующие железнодорожные линии:

1-й армии: Рига — Тукум — Виндава, Крейцбург — Митава — Муравьево — Либава, Двинск — Поневеж — Радзивилишки, Свенцяны — Поневеж, Вильна — Кошедары — Радзивилишки, Кошедары — Вержболово, Ораны — Сувалки — Августов, Вильна — Гродна.

2-й армии: Августово — Гродно — Мосты — Лида, Белосток — Черемха — Лида, Белосток — Барановичи — Лида, Белосток — Варшава, Тлущ — Черв. Бор — Лапы, Малкин — Остроленка — Седлец — Малкин, Варшава — Седлец — Черемха, Волковыск — Лида, Варшава — Александрово, Варшава — Калиш, Варшава — Млава, Белосток — Граево, Ново-Минск — Тлущ.

4-й армии: Холм — Люблин — Ивангород — Варшава, Пилява — Ново-Минск, Луков — Седлец, Луков — Люблин, Луков — Ивангород, Луков — Брест, Брест — Черемха, Брест — Барановичи, Граница — Скерневицы, Колюшки — Островец, Граница — Ивангород.

5-й армии: Брест — Холм, Брест — Ковель, Холм — Ковель — Сарны, Брест — Лунинец, Лунинец — Сарны.

Военные дороги 4-й и 5-й армий (Схема № 8.)

Результаты московского совещания были затем преподаны к руководству в виде „указаний 1 мая 1912 г. командующим войсками округов на случай войны с державами тройственного союза".

Смотря по обстановке в начале войны, развертывание армий предполагалось произвести по плану А или по плану Г.

По плану А, для действий против Ав.-Венгрии предназначались 3-я, 4-я и 5-я армии (австрийского фронта), а против Германии — 1-я и 2-я армии (германского фронта).

6-я и 7-я армии в состав фронтов не входили, имея особые задачи. [1]

---

[1] Справка об. кварт. за № 256. В. И. Арх., д. № 169271.

Основным принят был план А.[1]

Напряженное политическое положение на Балканах[2] в начале 1912 г. повлекло за собой, после февральского совещания в Москве, совещание начальников штабов Варшавского и Киевского округов в марте того же 1912 г. в Петербурге, на котором намечены были некоторые детали устройства тыла 4-й и 5-й армий.

В своем докладе от 15/III—1912 г. по поводу тыла этих армий ген. Алексеев, оценивая выгоды направления главного удара со стороны Варшавского округа, хотя и менее удобного для расположения тыловых учреждений, указывал:

„Рассматривая свойства местности, оценивая положение 5-й и особенно 4-й армий с их тесным и обращенным на север (к стороне Германии) тылом, надо сказать, что предпочтительнее было бы увеличить состав 3-й армии одним корпусом из Московского округа... хотя нанесение главного удара австрийцам со стороны Киевского округа и не обещает тех богатых по своим последствиям результатов, как со стороны Варшавского в. о., но зато в организацию всей операции вносится неизмеримо большая степень безопасности и простоты в устройстве тыла“.[3]

В этих словах, как нельзя лучше охарактеризован тыл 4-й и 5-й армий, который имел около 160 *км* по линии развертывания, около 100 *км* в глубину, с болотистой бездорожной местностью района верхней Припяти в треугольнике, образуемом линиями ж. д. Брест—Холм, Брест—Ковель, и Холм—Ковель, располагая по одной дороге на корпус, с поворотом этих путей сейчас же за линией Луков—Брест—Кобрин под прямым углом на восток.

Военными дорогами корпусов 4-й и 5-й армий намечены были следующие:

Для 4-й армии: Гренад. к.—от холма мимо Влодавы—Словатыче—Залесье—Брест—Каменец—Литовск; XVI к. на Ленчну—Любартов — Вишница — Бела — Янов — Мотыкалы — Высоко-Литовск; XXIV к. на Коцк—Радин—Межиречье—Константинов—Немиров—Высоко-Литовск.

Для 5-й армии: XXV к.—долиною З. Буга; во Влодаве—переход на противоположный берег реки до Бреста; XIII к.—на Любомль—Пища—Кобрин; V к.—от Мацеиова на Крымно—Ратно—Кобрин; XIV к.—на Ратно—Дивин—Кобрин.[4]

После мартовского совещания в Петербурге, в ноябре 1912 г., там же состоялось новое совещание начальников штабов Варшавского, Виленского, Киевского, Московского и Казанского в. о., с участием специально приглашенного ген. Алексеева,[5] а затем в

---

[1] Состав каждой армии, районы их сосредоточения и готовность в днях мобилизации приводятся в приложении № 6. Письмо в. м-стра Сухомлинова командующему Киевского округа от января 1912 г. В. И. Арх., д. № 173432.

[2] Письмо Сухомлинова командующему Киевским в. округом. В. И. Арх., д. № 173432.

[3] Доклад ген. Алексеева, стр. 10, В. И. Арх., д. № 173432.

[4] На XIV к. возлагается подготовка дороги на Любашево—Лебядзь—Пинск.

[5] В то время командир XIII арм. к.

Петербург были приглашены командующие войсками Варшавского и Киевского округов, и 8 декабря состоялось совещание по вопросам военного характера, с участием всех названных лиц.

Насколько серьезно было политическое положение осенью 1912 г., видно из того, что, по ходатайству штаба Киевского в. о., увольнение запасных в западно-пограничных округах задержано было до весны 1913 г. [1]

Результатом ноябрьского совещания начальников штабов западно-пограничных округов был „журнал особого совещания по выполнению подготовительных к войне работ в отношении организации тыловой службы на юго-западном фронте по плану А от 8/XI — 1912 года“. [2]

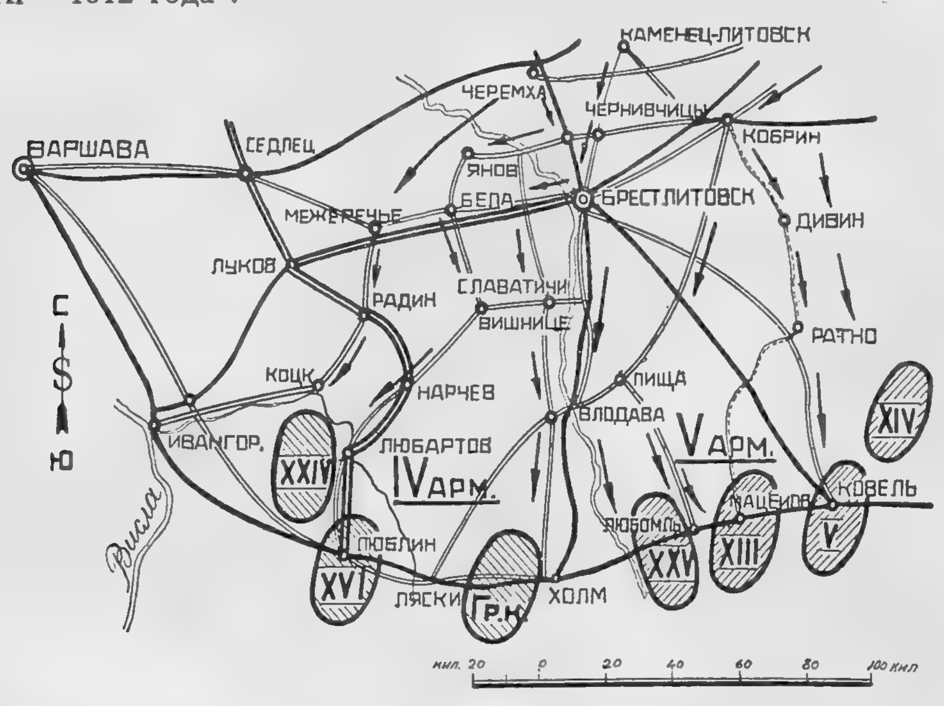


Схема № 8.

В связи с поставленными армиям задачами на совещании были выработаны: 1) перечень путей для наступления армий на фронт Ряшев — Перемышль — Львов — Миколаев — Нижнеиов; 2) военные дороги корпусов в тыловом районе армий; 3) установлено распределение района к северу от Полесья до линии Зап. Двины и Днепра между 1-й и 2-й армиями, с одной стороны, и между 4-й и 5-й с другой; 4) передаточными станциями для 3-й армии вместо неудовлетворявших этому назначению ст. Ромодан и Бахмач выбраны были станции Киев и Черкассы.

Совещание выразило пожелание, чтобы были разработаны соображения о повороте XIII корпуса к Люблину, если политическая и военная обстановка допустит ослабление германского фронта.

---

[1] Рапорт № 3132. В. И. Арх., д. № 126664, стр. 43.

[2] Журнал особ. совещания. В. И. Арх., д. № 126664, стр. 27.

Окончание сосредоточения главнейших организационных единиц и тыловых учреждений юго-западного фронта считалось на 35-й, 37-й дни мобилизации.

Моб. расписание № 20. Объем работы, выполненной органами военных сообщений.

Моб. расписание № 19 разработано было в предположении одновременной полной мобилизации всех военных округов.

В виду этого пришлось, в дополнение к нему, разработать: во-первых, особые поправки на случай войны на западном фронте по Кавказскому, Туркестанскому, Омскому, Иркутскому и Казанскому округам и, во-вторых, 6 частных мобилизационных расписаний [1] на вероятные случаи производства частичных мобилизаций в округах европейской и азиатской России при осложнениях на окраинах.

Таким образом, соображения ГУГШ на вероятные случаи войны в период действия расписания № 19 выливались в 8 расписаний, причем основное предусматривало наименее вероятный случай— войну одновременно на всех фронтах. [2]

Чрезвычайная трудность поддержания в постоянной готовности столь большого числа расписаний уже сама по себе вынуждала мобилизационный отдел ГУГШ искать выхода из создавшегося ненормального положения в скорейшем переходе к новому моб. расписанию (№ 20), выработанному на иных основаниях.

Начавшаяся война помешала введению моб. расписания № 20.

Не касаясь оснований, на которых было разработано расписание № 20, отметим лишь, что сравнительно с таковым же 1910 г. (№ 19) оно имело значительное преимущество в сокращении предположительных сроков вероятного изготовления, выведенных на основании новых расчетов о мобилизационной готовности частей и железнодорожных перевозок. Это сокращение достигало 10—16 дней по сравнению с расписанием № 19. [3]

Затем некоторую особенность представляла разработка планов перевозки четырех корпусов (XVI, XXIV, XXV и III кав.), входивших в состав армий юго-западного фронта. Планы перевозок этих корпусов были разработаны через ст.ст. Москва, Орел и Никитовка, откуда корпуса могли быть повернуты на усиление армий с.-зап. фронта на случай наступления немцев в первый период войны в больших силах, чем предполагалось.

Угрожающее по отношению к России положение, занятое державами тройственного союза, в особенности Ав.-Венгрией, с весны 1912 г., давшее основание начальнику генерального штаба заявить на московских совещаниях в феврале 1912 г., что „теперешнее время надо считать предмобилизационным", [4] сознававшаяся ГУГШ неготовность России к войне,—все это вызвало в 1913 г. усилен-

---

[1] 5 расписаний Лит. А и расписание Лит. Б.

[2] В. И. Арх., д. № 128091, стр. 46.

[3] Докл. в. м-стра № 329. В. И. Арх., д. № 171761 и 180361.

[4] В. И. Арх., д. № 128172, стр. 85.

ную деятельность Упвосо в связи с разработкой предположенного к введению с 1/XII — 1914 г. нового мобилизационного расписания. [1]

В течение 1913 г. Упвосо выполнены были следующие работы:

1) Закончены еще весной 1913 г. подготовительные работы для составления планов перевозок по моб. расписанию № 20, а осенью 1913 г. приступлено было к составлению планов перевозки укомплектований от сборных пунктов при управлениях уездных воинских начальников в войска, а затем и планов перевозки мобилизованных частей в районы сосредоточения. [2]

2) Закончены разработкой „правила телеграфной корреспонденции ж. д. в мирное и военное время“.

3) Составлен „новый свод сокращенных адресов служебных телеграмм“ [3] на русских ж. д. и перерабатывалось „положение о полевых почте, телеграфе и телефоне“.

4) Установлены руководящие основания для организации тылов армии (по частям дорожной, этапной, транспортной, почтово-телеграфной и санитарно-эвакуационной).

5) Для обеспечения ж. д. личным составом при мобилизации существующие правила особого учета были распространены на целый ряд должностей на ж. д., с занятием коих запасные рядового состава оставались на этих должностях и при мобилизации.

6) Для привлечения к службе на ж. д., в целях „милитаризации“ этих дорог, возможно большего числа запасных приступлено было к переработке „правил о порядке приема запасных на службу ж. д.“ и т. д.

7) Заказан инвентарь для полного оборудования продовольственных пунктов и разослан на места инвентарь для 32 типовых вагонов-кухонь.

Согласно „Положения о военных санпоездах 1912 г.“, приступлено было к заготовлению санитарных приспособлений, железнодорожного, интендантского и медицинского имущества для этих поездов, которое в течение 1913 г. большею частью было заведено и отчасти размещено по пунктам хранения.

8) В области организации автомобильного дела закончено было снабжение армий приобретенными грузовыми и легковыми автомобилями для организации армейских транспортов, а также мотоциклетками и самокатами.

9) Внесено в военный совет представление о формировании 5 авторот и 6 автокоманд.

10) Внесен в совет министров законопроект о введении военно-автомобильной повинности (кроме Финляндии), получивший утверждение только 17/VII — 1914 г.

11) Внесена в законодательные учреждения программа строительства стратегических шоссе на западе, для испрошения необ-

---

[1] В. И. Арх., д. № 182075.

[2] В. И. Арх., д. № 185055.

[3] Свод этот подлежал введению в действие с 1/IX—1914 г., т. е. одновременно с моб. расп. № 20.

ходимых кредитов по смете 1914 г., а также разработан и представлен на разрешение законодательных учреждений вопрос о кредитах на постройку стратегических шоссе на Д. Востоке[1] и т. д.

12) Составлен план развития и улучшения железнодорожной сети в целях государственной обороны.

Как видно из приведенного перечня работ, исполненных Упвосо в связи с намечавшимся введением расписания № 20, благоприятные результаты от части мероприятий могли бы получиться лишь после нескольких лет практики мирного времени, чему помешала война.

Заканчивая изложенный обзор работы, проделанной органами военных сообщений до войны, перейдем теперь к ознакомлению с состоянием железнодорожной сети.

---

[1] Отчет ГУГШ за 1913 г. В. И. Арх., д. 185055.

ГЛАВА ПЯТНАДЦАТАЯ.

Причины слабости русской железнодорожной сети. Главнейшие недостатки ее. Программы железнодорожного строительства. Заключение.

Причины слабости и главнейшие недостатки русской железнодорожной сети.

Неподготовленность русской железнодорожной сети к обороне страны неоднократно отмечалась высшим командованием еще с войны 1877—78 гг., подчеркнувшей слабое развитие русских дорог и невозможность для них справиться с массовыми перевозками войск.

Конечно, 30 лет, отделявших последнюю русско-турецкую войну от рассматриваемого периода, сделали русскую железнодорожную сеть внешне неузнаваемой. Она увеличилась по длине почти в 4 раза, улучшилась качественно (хозяйство, управление и пр.), увеличился количественно парк подвижного состава и т. д., но все же общий рост и совершенствование сети отставали от возраставших потребностей страны. Особенно сильно отставала русская сеть от железнодорожной сети Германии и даже Австро-Венгрии в военном отношении.

Сейчас же после русско-японской войны армия стала на путь реформ, а железнодорожная сеть оставалась на том же уровне, на котором ее застала эта война.

Главнейшим недостатком сети, затруднявшим успешное обслуживание ею военных и экономических нужд страны, была: неразвитость сети или незначительность общего протяжения ж. д., по сравнению с территорией страны, а также слабость их. [1]

Одной из причин слабости сети был способ железнодорожного строительства, которое в России велось не по определенному плану, отвечавшему военным и хозяйственным нуждам страны, а под влиянием различных, преимущественно узко-финансовых, железнодорожно-учредительских, стратегических и иных, соображений. Железнодорожное строительство шло неравномерно, толчками. Результатом слабого прироста ж. д. было возрастание интенсивности движения [2] и уплотнение его, в особенности пассажирского, так как малый прирост сети уже не отвечал увеличившемуся грузообороту.

---

[1] В Германии и Австрии 40—60% всех дорог были в две колеи, а в России только 27%.

[2] В 1904 г. было сделано 4,674 млн пудоверст малой скорости по всей сети, кроме Финляндии и дорог местного значения, а в 1912 г. эта цифра поднялась, непрерывно возрастая, до 7591 млн пудоверст, т. е. возросла за 8 лет более, чем на 60%.

Возраставшая с каждым годом перенапряженность работы ж. д. усиливалась и их технической отсталостью.

Вторым недостатком сети надо признать недостаточность числа линий, упиравшихся в границу с важнейшими противниками. [1]

Можно бы примириться даже с существующим начертанием сети и числом колей, если бы наличные магистрали походили в техническом отношении на магистрали противника, но этого не было.

Программа железнодорожного строительства 1909—1911 гг. была первой попыткой (после русско-японской войны) усилить темп строительства, подняв его до уровня возросших потребностей страны.

Однако намеченное программой значительное усиление сети постройкой новых линий в Европейской России и на окраинах свелось к постройке 4 крупных мостов, [2] отдельным работам по укладке второй колеи на Полесских дорогах, к перешивке и усилению пропускной способности некоторых линий. [3] Из новых линий казной строилась лишь амурская магистраль.

Главной причиной медленности железнодорожного строительства в России было отсутствие свободных денежных средств.

Казенное строительство шло преимущественно за счет займов, но эти суммы были невелики, а потребности ведомств, в особенности военного, — огромны. Реальные предложения французским правительством крупных средств специально на железнодорожное строительство в России последовали поздно (в 1912 г.) и не могли быть использованы до войны.

Постройка бездоходных стратегических линий требовала крупных денежных жертв, что неизменно вызывало протесты представителей министерства финансов, а так как русский генеральный штаб не имел и малой доли того авторитета и влияния на общегосударственные дела, которое принадлежало прусскому генеральному штабу, то решение таких вопросов неизменно затягивалось.

По расчетам ГУГШ германская и австрийская армии собирались на русской границе первая к 13-му, вторая к 16-му дню мобилизации, поэтому, чтобы „подравнять“ сроки сосредоточения русской армии с армиями противников, Упвосо нужно было бы закончить перевозку по сосредоточению в течение 8 дней, перевозя в сутки не 223, а 4 000 : 8 = 500 эшелонов.

Эти 500 эшелонов и являлись в глазах ГУГШ тем пределом усиления пропускной и провозной способности русской сети, которого надо было достигнуть. Эту же цифру ГУГШ принимало за основу при обсуждении программы усиления железнодорожной сети.

Но кроме перевозки армии на западную границу железнодо-

---

[1] На немецкую и австрийскую границу выходило всего 16 колей против 47.

[2] 3 через Волгу у Ярославля, Казани и Симбирска, а 4-й через Неву в Петербурге начат постройкой.

[3] Вологда — Вятка Сев. ж. д. и участка Петербург — Вятка.

рожная сеть должна была обеспечить свободу маневрирования, что было трудно при отсутствии сильных рокадных линий и общей слабой подготовке сети к войне.

Таким образом, для усиления сети соответственно нуждам обороны страны надо было разрешить обе эти задачи.

По мнению Упвосо, достигнуть намеченной цели было возможно: 1) постройкой двух новых магистралей, 2) усилением пропускной способности некоторых участков общей длиной до 6500 *км*, 3) укладкой 4 250 *км* второй колеи и 4) увеличением паровозного парка на 4 225 паровозов.

Эти выводы Упвосо после длительного согласования их с ген. Даниловым легли в основу большой стратегической программы 1912—1914 гг., к ознакомлению с которой мы и перейдем.

Программа эта характерна тем, что в нее вошли все пожелания французского генерального штаба, разновременно заявленные и не проведенные еще в жизнь, и что эту программу ГУГШ, видимо, считало исчерпывающей, покрывавшей недочеты существующей сети.

Программы железнодорожного строительства.

Разрабатывая вопрос об усилении железнодорожной сети со стратегической целью, Упвосо пришло к выводу, что прежде чем приступить к постройке новых дорог в западной пограничной полосе, надо усилить пропускную способность ж. д. внутренней части России до соответствия с пропускной способностью магистральных линий западной пограничной полосы.

Подсчеты Упвосо показывали: „1) что 62% эшелонов частей войск, отмобилизованных и вполне готовых к перевозке, необходимо задерживать на несколько дней в пунктах квартирования, пока линии, выбранные для следования этих частей, не освободятся от перевозки ранее поднятых; 2) что магистральные линии западной пограничной полосы не могут с конца 2-й недели мобилизации работать полным графиком, так как к ним нельзя подвезти своевременно и в нужном числе эшелоны с дорог центральной и восточной частей Европейской России“. [1]

Казалось бы, эти выводы Упвосо не могли вызвать сомнений в справедливости сказанного, однако ген. Данилов находил, что развитие железнодорожной сети должно начаться с западной половины России, а не с восточной, [2] и что предлагаемые Упвосо в первую очередь работы по развитию магистралей восточной России — нецелесообразны. [3]

---

[1] „Докладная записка ген. Данилова начальнику генерального штаба в октябре 1913 г. об основаниях по усилению русской железнодорожной сети, вытекающих из оперативных данных по развертыванию русской армии на зап. фронте.“ Дело управл. генер. квартирм. ГУГШ № 240.

[2] Управление генер. квартирм. ГУГШ условно делило Евр. Россию линией Петербург — Москва — Севастополь на западную и восточную.

[3] Упвосо признавало необходимым усилить в первую очередь магистрали Сев. ж. д. Петербург — Вятка — Пермь, Челяба — Екатеринбург — Пермской; Ртищево — Саратов, Ртищево — Пенза, Богоявленск — Тамбов, Астапово — Богоявленск Ряз. Ур. ж. д., Москва — Рязань, Рузаевка — Казань, М.-Каз. ж. д. и др.

Оба управления представили начальнику генерального штаба свои программы по вопросу железнодорожного строительства, исходя из пожеланий не отставать во времени сосредоточения армии от соседей. Данилов устанавливал желательным сроком сосредоточения — против Германии — 13-й, а против Ав.-Венгрии — 15-й день мобилизации, а Упвосо — 15-й — 16-й дни мобилизации, считая повидимому в ближайшем будущем этот срок пределом, к которому возможно стремиться в работе по развитию сети. [1]

Приводимая таблица представляет сводку данных по перевозке в районы развертывания 1-й, 2-й, 4-й и 5-й армий по моб. расписанию № 19.

Данные таблицы [2] характерны для железнодорожной сети западной половины Европейской России с точки зрения готовности ее к перевозкам военного времени.

Из таблицы видно, что:

1) В отношении подготовки районов развертывания в железнодорожном отношении — в худших условиях в обоих случаях *А* и *Г* находилась 4-я армия, получавшая в Люблинском районе всего 40 эшелонов ($^1/_2$ потребности), поднимавшихся на колеса по плану развертывания вар. *А* и 12 эшелонов, или 20% потребности, по вар. *Г*.

2) В лучших условиях был сев. западн. фронт, где к вечеру 13-го дня не хватало всего 16 эшелонов (9% необходимой пропускной способности выбрасывающих участков этого района).

3) Для того чтобы в западной пограничной полосе собрать 1-ю и 2-ю армии к вечеру 13-го дня, а 4-ю, 5-ю, 3-ю и 8-ю к вечеру 16-го дня, пропускная способность выбрасывающих участков должна была давать 469 эшелонов, а при условии независимости перевозок для случая *А* от перевозок для случая *Г* [3] эта провозоспособность определялась в 524 эшелона в сутки.

Между тем в 1913 г. фактическая пропускная способность выбрасывающих [4] участков всей полосы развертывания измерялась всего в 367 эшелонов в сутки, что составляло $^2/_3$ общей потребности в этом отношении.

В виду того, что 7 главных магистралей западной пограничной полосы [5] могли подавать в район развертывания всего 208 эшелонов в сутки, [6] пропускная способность их перед мировой войной не отвечала таковой же выбрасывающих участков, отставая от последних на 159 эшелонов в сутки.

---

[1] Записка ген. Данилова 1913 г., дело генер. квартирм. ГУГШ № 420.

[2] Дело ген.-квартирм. № 420.

[3] Т. е. для свободной переброски в нужную минуту 4-й армии вместо Люблинского района в Риго — Шавельский.

[4] Выбрасывающими участками ж. д. называются те пограничные участки магистралей в районе развертывания, вдоль которых намечалась высадка.

[5] Двинск—Белосток—30 пар: Полоцк—Волковыск—33; Смоленск—Брест—33; Брянск — Брест — 40; Киев — Сарны — 16, Киев — Казатин — 40; Жмеринка — Волочиск — 40.

[6] По действовавшему заданию моб. плана № 19.

Фронты и армии.	Общая потребность в числе поездов, которые должны быть поданы в район развертывания.[1]	Какова д. б. пропускная способность выбрасывающих участков, чтобы подать все эшелоны:		Существующая общая пропускная способность выбрасывающих участков в числе эшелонов в сутки.[2]	На сколько д. б. повышена пропускная способность выбрасывающих участков в числе эшелонов в сутки.
		К вечеру 13-го дня	К вечеру 15-го дня		
Северо-западный фронт					
1-я армия......	692	116	—	73	43
2-я армия......	431	72	—	99	—
Для всего фронта ..	1 123	188	—	172	16
Юго-западный фронт.					
4-я армия......	619	—	78	40	38
5-я армия......	488	—	61	45	16
Всего для 4-й и 5-й армий ..	1 107	—	139	85	54
3-я армия[3]	1 129	—	142	98	44
Для всех 5 армий .	3 359	188	281	355	114
		469			
Риго-Шавельский район					
4-я армия (случай Г)[4].	333	55	—	12	43
Всего...	3 692	243	281	367	157
		524			

Программа ген. Данилова. Этим неравенством пропускной способности магистралей и выбрасывающих участков ген. Данилов и обосновывал свое мнение о необходимости усиления в первую очередь именно магистралей полевого управления, а не центральной России, забывая, что последние не могли подавать к ним и того количества эшелонов (208), которое пропускали первые.

---

[1] Считая войска, управления и тыловые учреждения, приданные корпусам, а также поезда, необходимые для подвоза продовольствия.

[2] По заданиям для ж. д. для моб. расп. № 19.

[3] По новому плану развертывания число корпусов, развертываемых на Киевском фронте, увеличивается, но зато соответственно уменьшается число второочередных дивизий.

[4] Поправка на гибкость плана развертывания.

Итак, по расчетам Данилова, необходимо было повысить пропускную способность магистралей полевой сети по крайней мере до 367 п. поездов в сутки и затем уже усиливать выбрасывающие участки для возможности подачи армий Сев.-Западного фронта к 13-му, а Юго-Западного — к 15-му дню мобилизации.

Что касается очереди работ, то ген. Данилов в первую очередь ставил районы 3-й и 8-й армий, затем 4-й и 5-й, учитывая наступательный характер действий этих армий, а работы в районе 1-й и 2-й армий ставил в последнюю очередь.

Программа работ по усилению железнодорожной сети сводилась к следующему: [1]

1) усиление 7 старых магистралей [2] укладкой второй колеи на одноколейных участках и увеличение задания до предела на двухколейных;

2) усиление сети ж. д. пограничной полосы для ускорения развертывания 3-й и 8-й армий созданием двух новых магистралей; [3]

3) усиление сети (для ускорения развертывания 4-й и 5-й армий) постройкой новой магистрали Сухиничи — Рославль — Могилев — Бобруйск — Барановичи;

4) усиление пропуской способности выбрасывающих участков в районе 4-й и 5-й армий; [4]

5) улучшение сети для ускорения развертывания армий северозап. фронта и Риго-Шавельского района усилением существующих магистралей и созданием новых. [5]

Этими мероприятиями ген. Данилов рассчитывал получить, считая с севера на юг, 11 однотипных магистралей с пропускной способностью не менее 45 пар каждая, что̀ позволило бы подвозить до 560 эшелонов в сутки, не считая эту цифру пределом, на котором можно остановиться.

Из дорог восточной половины сети Европейской России ген. Данилов считал необходимым усиление пропускной способности магистральных участков: Воронеж — Курск — Грязи — Орел, Аста-

---

[1] Программа строительства, предложенная ген. Даниловым, интересна тем, что она лишний раз подчеркивает то преимущественное значение сети полевого управления, которое она имела в его глазах, по сравнению с остальной частью сети, в частности восточной половины Евр. России, об усилении которой справедливо заботилось Упвосо.

[2] 1) Киев — Сарны — Ровно (Ковель), 2) Киев — Казатин — Здолбуново, 3) Жмеринка — Проскуров, 4) Брянск — Брест, 5) Смоленск — Брест, 6) Полоцк — Волковыск и 7) Двинск — Белосток.

[3] Харьков — Полтава — Гребенка — Черкассы — Бобринская — Цветково — Винница — Староконстантинов — Ямполь и Лозовая — Синельниково — Знаменка — Вапнярка — Жмеринка.

[4] Брест — Холм и Луков — Люблин, постройкой новой ж. д. от Ковеля до Пинска и укладкой второй колеи и на уч. Луков — Ивангород — Люблин — Холм — Ковель.

[5] Петербург — Бологое — Дно — Псков — Мариенбург — Крейцбург — Вилькомир — Кошедары — Олита и Витебск — Мосты — Гродно, укладкой второй колеи на одноколейных, перешивкой участка узкоколейн. ж. дороги Березвечь — Поневеж и др.

пово — Смоленск, Казань — Рузаевка и Сызрань — Вязьма (т. е. тех, на усилении которых[1] настаивал ген. Жоффр), однако, относил работы на них в дальнюю очередь.

Говоря о плохом оборудовании пунктов высадок, отмечалась малочисленность их, что́ было справедливо; напр., высадка эшелонов 4-й и 5-й армий производилась всего в 7 пунктах,[2] удаленных друг от друга от 2 до 4 переходов.

Ясно, что такая малочисленность высадочных станций усложняла развертывание: некоторым корпусам после высадки приходилось выполнять недельные марши, чтоб попасть в пункты развертывания.

Программа железнодорожного строительства Упвосо.

Ген. Добрышин, упоминая[3] о некоторых погрешностях в расчетах по усилению сети,[4] допущенных управлением генер.-квартирмейстера, указывает, что, вырабатывая задания для моб. расписания № 20,[5] Упвосо учло возможность маневрирования несколькими корпусами, и что проект нового задания ж. д. отличается от существующего (№ 19) значительной интенсивностью развития перевозок в первые дни мобилизации и, вследствие увеличившегося числа паровозов, довольно большим повышением самого задания.

Эти обстоятельства позволили Упвосо рассчитывать (для моб. расписания № 20) привести корпуса в районы развертывания в большинстве к 13-му — 15-му дням мобилизации.

В своих соображениях о развитии ж. д. Упвосо ставило ближайшей задачей такое переустройство сети, при котором перевозки по сосредоточению, независимо от сроков боевой готовности частей войск, могли быть закончены в определенный срок после окончания мобилизации. Таким сроком Упвосо полагало установить 4 дня.

В виду того, что́ боевая готовность частей войск не может быть одинакова,[6] Упвосо намечало распределить все перевозки по сосредоточению на три периода: в первый период — до окончания мобилизации первоочередных частей — перевозка регулярной

---

[1] О линии Воронеж-Курск начальник франц. ген. штаба не упоминал.

[2] Ивангород, Люблин, Ковель, Холм, а в тылу района в Лукове, Бресте и Кобрине.

[3] Докладная записка начальнику генерального штаба от 26/XII — 1913 г. за № 2753, д. № 420.

[4] Принятие одинаковой боевой готовности полевых и второочередных частей при расчете перевозок в район сосредоточения (на 8-й день); не учтено расквартирование 3-х корпусов и значительной части казачьей конницы в 4 - 5 днях пути от московского меридиана; многократная переработка части планов перевозок по часто меняющимся заданиям генер.-квартирм. ГУГШ, ставившего при этом условием не менять остальной части планов, что невыгодно отразилось на этих планах в смысле неполного использования пропускной способности некоторых ж. д. и т. д.

[5] Намечалось ввести в ноябре 1914 г.

[6] Так как конница всегда будет готова на 3 - 4 дня ранее окончания мобилизации остальных частей полевых войск, а полевые будут готовы на 4 - 5 дней ранее второочередных и т. д.

кавалерии, требующей небольшого числа поездов; во второй — все остальные части полевых войск, а в последний — тыловые учреждения и второочередные дивизии.

По подсчетам Упвосо перевозке подлежали: [1]

а) в первый	период	166 эшелонов	
б) во второй	„	1832 „	всего 3012 эшелонов [2]
в) в третий	„	1014 „	

Из 1832 эшелонов второго периода Упвосо исключало для расчетов некоторые части войск, [3] которые могли подойти к московскому меридиану в среднем через 4-5 дней после выхода из пунктов квартирования, при условии одновременной с остальными корпусами боевой готовности и при соответствующей подготовке внутренней железно-дорожной сети. Затем из этого же числа Упвосо исключало IV корпус, перевозившийся по меридиональным линиям Минск — Вильна и Лунинец — Вильна.

Таким образом для отправки 1312 эшелонов [4] второго периода в 4 дня требовалось поднять в сутки 328 эш., между тем как по плану № 19 пропускная способность равнялась всего 223 поездам. [5]

Из этих 328 поездов в сутки приходилось: а) для северо-западного фронта 100 : 4 = 25, б) для 4-й и 5-й армий 548 : 4 = = 137 и в) для 3-й, 8-й и 7-й армий 624 : 4 = 156.

Перевозка войск сев.-зап. фронта выполнялась магистралями Петербург — Белосток и Полоцк — Волковыск, обладавшими пропускной способностью в 64 пары (30 + 34) с излишком в 39 пар. Излишек намечалось использовать для 4-й и 5-й армий, перевозившихся по Александровской и Полесским дорогам (от Брянска). Так как обе эти магистрали обладали пропускной способностью в 59 пар (33 + 26), то, считая излишек магистралей сев.-зап. фронта (39), все же получаемая пропускная способность в 98 пар (59 + 39) была недостаточна, не хватало 39 пар (137 — 98).

Перевозка частей 3-й, 8-й и 7-й армий намечалась по линиям Киев — Сарны (18), Киев — Казатин (40), Жмеринка — Волочиск (40) и Раздельная — Бендеры (15), обладавшим вместе пропускной способностью в 113 пар поездов, следовательно, и здесь не хватало 39 пар.

---

[1] Доклад. записка ОВС № 2753, д. упр. ген.-кварт. ГУГШ № 420.

[2] По подсчетам ген.-квартирм. ГУГШ — 4170 эш. Разница потому, что Упвосо не включало в свои расчеты: а) расположенные почти в районах сосредоточения части 2-го, 3-го, 6-го, 11-го, 12-го, 14-го, 15-го, 19-го и 23-го корпусов, б) 182 эшелона для подвоза продовольствия.

[3] 16-й — 24-й и 3-й кавк. арм. к. (300 эш.) и пять кавказск. казачьих дивизий (120 эш.).

[4] 1832 — (300 + 120 + 100) = 1312.

[5] Двинск — Белосток — 30; Полоцк — Волковыск — 33; Смоленск — Брест — 33; Брянск — Брест — 16 (2 колея) на Полесских заканчивалась постройкой, но это обстоятельство могло быть учтено только для плана № 20); Киев — Сарны — 16; Киев — Казатин — 40; Жмеринка — Волочиск — 40; Раздельная — Бендеры — 15.

За последние 2-3 года перед мировой войной естественный прирост паровозного парка несколько усилил провозную способность перечисленных ж. д. Поэтому при прокладке второй колеи на участке Киев — Сарны — Ровно пропускная способность 8 перечисленных магистралей повышалась с 235 до 284. [1]

При распределении повышенного задания этих магистралей между армиями, получался для армий сев.-зап. фронта излишек (37 + 34) — 25 = 46 п., а для 4-й и 5-й армий — недостаток 26 пар (137 — (65 + 46) = 26 п.); не хватало 8 поездов также для 7-й армии и юго-зап. фронта (156 — (44 + 44 + 32 + 28).

Недостаток железнодорожных линий для подвоза 4-й и 5-й армий, по мнению Упвосо, мог быть устранен постройкой двухколейной линии Тула — Сухиничи — Барановичи, мощностью 45 пар, после чего армии обеспечивались с излишком в 19 пар.

Кроме того, для лучшего обеспечения железнодорожной связи 5-й армии с тылом и улучшения условий ее высадки Упвосо считало необходимым постройку двухколейной линии Барановичи — Ковель или Пинск — Ковель.

Из приведенных расчетов видно, что потребность 7-й, 8-й и 3-й армий также не удовлетворялась полностью наличными магистралями (не хватало 8 п.); поэтому Упвосо настаивало на постройке для юго-зап. фронта двухколейной магистрали от Гришино через Канев — Липовец — Винницу до Ямполя, взамен намечавшейся ген. Даниловым магистрали от Харькова через Полтаву — Гребенку — Цветково — Липовец до Винницы.[2]

Если бы магистрали, указанные Упвосо, были построены, то через 4 дня после начала перевозок полевых частей, расположенных на меридиане Москвы и западнее его, 8 магистралей полевого управления были бы свободны и к этому времени к тому же меридиану начали бы подходить головные эшелоны армейских корпусов и казачьих частей, расположенных восточнее Москвы.

Для того чтобы пропускная способность магистралей, лежавших западнее меридиана Москвы, была полностью использована, восточные линии должны были бы подавать на западные перевозимые корпуса в точности в тот же срок — 4 дня.

Достигнуть этой цели можно было, увеличив пропускную способность линий: а) Сызрано-Вяземской ж. д. от Сызрани до Ряжска, б) Ряз.-Ур. от Раненбурга до Смоленска и в) Казанской ж. дороги участков Казань — Рузаевка — Рязань.

На первых двух линиях необходимо было удвоить колею. Без этой перестройки указанные две линии поднимали части XVI и XXIV корпусов едва в 8-9 суток. Что касается линии М.-Ка-

---

[1] Петербург — Белосток с 30 до 37; Полоцк — Волковыск с 33 до 34; Москва — Брест 33. Брянск — Брест с 26 до 32; Киев — Здолбуново с 40 до 44; Жмеринка — Волочиск с 40 до 44; Киев — Сарны с 18 до 32 и Раздельная — Бендеры с 15 до 28.

[2] Направлением Харьков—Полтава—Цветково—Винница не создавалась новая магистраль, а только усиливалась существующая.

занской ж. д., то без значительного усиления линии (до предела) более 40 слишком эшелонов, расположенных на ней, при пропускной способности в 6 пар, не могли бы быть подняты ранее 7 суток.

Упомянутыми тремя магистралями не могло ограничиться развитие сети ж. д. восточной половины Евр. России.

Для того чтобы магистрали будущего полевого управления (Киев — Здолбуново, Киев — Сарны и Жмеринка — Волочиск) могли работать полной пропускной способностью, необходимо было усилить питающие их линии: а) Киево-Воронежскую, Юго-Западные, Южные, Владикавказскую и Юго-Восточные ж. д. [1]

К числу линий, пропускную способность которых следовало увеличить до возможного предела, относилась и линия М.-В.-Рыбинской ж. д. — Москва — Н.-Сокольники — Режица — Крейцбург. Участок этой дороги до Н.-Сокольников служил для подвоза частей Гренадерского корпуса к магистрали Полоцк — Волковыск, а остальной участок важен был для подачи войск в Риго-Шавельский район.

В этот район по варианту Г надобно было подвезти 312 эш. по линиям Двинск — Поневеж (12) и Вильно — Кошедары — Радзивилишки (16), пропускавшим вместе всего 28 поездов. Между тем для перевозки в 4 дня 312 эшелонов надо было 78 поездов в сутки, т. е. недоставало 50 поездов. Недостаток пропускной способности линий Риго-Шавельского района для ускорения развертывания можно было возместить только постройкой новой дороги: Крейцбург — Вилькомир — Кошедары — Олита.

Что касается рокадных линий, Вильна — Лунинец — Сарны и Вильна — Минск — Гомель, то, так как эти линии являлись не только рокадными, но служили и для перевозки войск IV и XIII корпусов, для ускорения перевозки необходима была укладка на них второй колеи. Важно было усиление этих линий и для придачи достаточной гибкости железнодорожной сети при перевозках по сосредоточению.

Упвосо находило также необходимым для улучшения условий высадки войск различных армий постройку новых небольших участков в роде Линево — Беловеж, Бельск — Мозовецк, Лида — Ораны и Бар — Солобковцы, а также перешивку узко-колейной линии Березвечь — Свенцяны на широкую колею.

Работы по развитию и усилению железнодорожной сети со стратегической целью Упвосо предполагало разделить на 3 очереди:

Выполнение работ первой очереди позволило бы: 1) поднять

---

[1] а) Линии Воронеж — Киев — усилить проп. способность; б) на участке Бирзула — Знаменка — Вапнярка — Цветково и Лозовая — Полтава — Киев уложить вторую колею; в) на линии Беслан — Минеральные Воды уложить вторую колею; Минер. Воды — Ростов — увеличить проп. способность до предела. При существующей проп. способности кавк. к. и кавказ. казаки м. б. подняты (более 200 эш.) в 9-10 дней, г) уч. Грязи — Орел — увеличить проп. способность до предела для пропуска без задержки эшелонов донских и уральских казаков.

полевые части войск и отправить их из пунктов квартирования в течение 4 дней; 2) создать 9 магистралей с общей пропускной способностью в 360 пар поездов; 3) располагать двумя рокадными линиями с пропускной способностью в 64 пары поездов для переброски корпусов с одного фронта на другой; 4) поднять некоторое число эшелонов, своевременно не предвиденных планами перевозки.

Работы 2-й очереди давали возможность: а) увеличить число магистралей с 9 до 11, а общую их пропускную способность с 360 до 455 п.; б) значительно улучшить условия высадки войск и обеспечения армий с тылом, в) позволить перевозки по сосредоточению выполнить не в 4, а в 3 дня.

Выполнение работ третьей очереди заканчивало развитие сети, устраняя мелкие недочеты в условиях перевозки войск по сосредоточению. [1]

Однако намеченные Упвосо работы по развитию железнодорожной сети принесли бы пользу, по мнению самого же Упвосо, только в том случае, если бы был увеличен соответственно произведенным работам и паровозный парк.

Поэтому увеличение паровозного парка должно было последовать ранее всех остальных работ.

Насколько это было важно, видно из того, что одно только увеличение паровозного парка на 2 тыс. паровозов давало возможность, не производя работ по усилению сети, повысить пропускную способность существующих магистралей на 35 пар поездов.

Перечисленные здесь основания для развития и усиления сети, намеченные управлением военных сообщений, одобрены были начальником генерального штаба и с небольшими изменениями и дополнениями вошли в „перечень работ по развитию и усилению железнодорожной сети со стратегической целью“, принятый междуведомственным совещанием при МПС 28 февраля 1914 г.

Примерный подсчет стоимости выполнения всех этих предположений ВВ требовал денежного ассигнования в размере около 800 млн руб. и приблизительно 6 лет работ.

Заключение. К началу мировой войны начатое поздно, согласно приведенным программам, железнодорожное строительство не могло внести существенных поправок в общее состояние русской железнодорожной сети, которое определялось следующими данными, имеющими значение при войне на западном театре:

1) Протяжение всей сети, без финляндских и Восточно-Китайской дороги, около 70 000 *км.*

2) Из Азиатской России выходили в Европейскую 1 колея и с Кавказа — 2 колеи.

3) К линии Северная Двина — Волга подходило с востока 6 колей.

---

[1] См. приложения №№ 7 и 8.

*

4) К линии С.-Петербург—Москва—Курск—Харьков—Севастополь—с востока 30 колей.

5) К линии Западная Двина—устье Днестра, т. е. к восточной границе рассматриваемого театра,—24 колеи, из которых на фронте Рига—Волочиск 20 колей.

6) На фронт устья Немана и Дуная, т. е. приближаясь к границе с Восточной Пруссией и Галицией, на протяжении около 2750 *км* выходило 13 линий, имевших 21 колею.

7) Наконец, к самой австро-германской границе и не далее четырех переходов от нее подходило 23 колеи, из которых: к Восточной Галиции 3 колеи,[1] имея против себя 4 австрийских; на фронте Луцк—Ивангород 7 колей[2] против 4 австрийских; к Кракову 4 колеи[3] против 7—8 австрийских; к германской границе западнее Вислы 3 колеи[4] против 10 германских; от Торна до Августова 3 колеи и от Августова до моря тоже 3 колеи, имея на обоих участках против себя около 14 колей.

Указав выше постепенность развития сети ж. д. России, затруднения на пути строительства и ознакомившись с главнейшими элементами основных магистралей русской сети ж. д., Германии и Австро-Венгрии, мы в достаточной степени осветили вопрос о состоянии русской сети перед мировой войной и степень несоответствия ее требованиям обороны страны.

В заключение отметим, какие главные недостатки были присущи русской железнодорожной сети и чего следовало бы на наш взгляд придерживаться в будущем при проведении в жизнь вопросов железнодорожного строительства.

Больным местом в работе ГУГШ по подготовке к войне была медленность сосредоточения русской армии на западной границе, являвшаяся следствием общего слабого развития ж. д., что крайне невыгодно отражалось на обороне страны, заставляя отказаться от многих преимуществ развертывания армии в пределах передового театра.[5]

Поэтому усиление железнодорожной сети страны еще в мирное время, чтобы не отставать от противника и иметь возмож-

---

[1] Волочиск и Радзивилов.

[2] Луцк, Владимир-Вол., Холм, Люблин и Ивангород.

[3] По две от Ченстохово и Кельц.

[4] Ченстохов, Калиш, Александрово.

[5] Действительно, медленность перевозок армий к границе и опасение помехи спокойному сосредоточению со стороны ранее готового противника вынуждала ГУГШ: 1) избирать для сосредоточения армии безопасный район, значительно отнесенный от границы вглубь страны; 2) отказаться от преимущества передового театра для наступления; 3) уступить противнику без боя значительную часть культурной и богатой пограничной полосы; 4) отказаться от сбора в ней запасных и лошадей; 5) разрушать в первые дни мобилизации головные участки ж. д. из боязни использования их противником, 6) занимать в трудные дни мобилизации значительное число подвижного состава для эвакуации имущества государственных учреждений и заводов оставляемой полосы, 7) отводить из Варшавы некоторые части, в том числе будущий штаб фронта, для мобилизации в тыл; 8) восполнять усилением числа войск пограничной полосы и содержанием их в усиленном штате боевую готовность пограничных округов и т. д.

ность развернуть армии близ границы, было совершенно необходимо.

Кое-что в этом направлении,[1] по настоянию Упвосо, и делалось перед войной, но коренного изменения условий развертывания в зависимости от улучшения железнодорожной сети раньше 1920 г.[2] нельзя было и ожидать.

Нам кажется, что, оценивая железнодорожную сеть России с точки зрения готовности ее для обороны страны, Упвосо не должно было упускать из вида следующего:

1) Длительность периода перевозок по сосредоточению армии обратно пропорциональна числу магистралей, связывающих район сосредоточения с главными жизненными центрами страны, и пропускной и провозной способности их.

Поэтому *район сосредоточения армии должен соединяться с жизненными центрами страны максимальным возможным числом колей с предельной пропускной и провозной способностью* для выполнения перевозок армий в сроки, не уступающие срокам сосредоточения противника.

Этому условию русская железнодорожная сеть не удовлетворяла, но программой 1913 г. намечалось ее увеличение постройкой новых магистралей.

2) Пропускная способность ж. д. должна содержать известную надбавку на гибкость плана,[3] и Упвосо стремилось к этому, как это видно по той же программе. Но и этому условию железнодорожная сеть России к началу войны 1914—18 гг. также не удовлетворяла.

3) Участки магистралей в районе сосредоточения армий и соединяющие их участки других дорог, а также ветви этих магистралей, намеченные как высадочные[4] участки, должны обладать одинаковой пропускной способностью с магистралями, по которым идет перевозка армий с тыла. Этого соответствия также не было.

4) Каждая магистраль, ведущая в район сосредоточения, должна иметь одинаковую пропускную и провозную способность на всем протяжении от начальной до высадочной станции головного участка включительно, и притом *максимальную*.

---

[1] Развитие некоторых станций и узлов на кредиты со специальной целью, пристройка небольшими участками второй колеи на Полесских ж. д. и др.

[2] Программа железнодорожного строительства рассчитана была на 6 лет.

[3] Под гибкостью плана перевозок по сосредоточению понимается возможность изменения направлений перевозки корпусов в случае необходимости. Например, развертывание 4-й армии по варианту А намечалось в Люблинском районе, но не исключалась возможность, в случае необходимости, поворота ее на Риго-Шавельский район, почему сеть ж. д., ведущих туда, должна была обладать потребным запасом пропускной способности.

[4] Высадочные участки те, на станциях которых намечена разгрузка эшелонов, напр., участки Брест-Холм, Брест-Ковель, Брест-Ивангород и Холм-Ковель Прив. ж. д. должны были бы обладать той же пропускной способностью, что и подводившие к ним магистрали Александровской и Полесских ж. д.

Это условие — основное и в отношении пропускной способности легко достижимое на дорогах равнинного типа (преобладающий процент ж. д. Евр. России был именно такой). Тем не менее одинаковой пропускной способностью не обладала почти ни одна магистраль русской сети, представлявшей в этом отношении необычайную пестроту не только отдельных дорог сети, но и каждой дороги, взятой в отдельности.

Этот вопрос программой железнодорожного строительства затрагивался в самых общих чертах, не ставя определенных требований.

5) Однотипные магистрали сети должны быть одинаковой мощности, предельной для дорог данного типа.

Провозная способность таких магистралей не должна быть ниже пропускной способности ее, для чего насыщение магистрали подвижным составом, а главное паровозами, должно соответствовать предельной пропускной способности данной магистрали, независимо от задания ВВ на перевозки.

Для двухколейных ж. д. пропускная способность, казалось бы, могла и должна была быть установлена не ниже 48 пар, а одноколейных — 24 пары. Этого на магистралях сети не было: пропускная способность однотипных дорог была разная.

6) Мобилизационная готовность магистралей, ближайших к фронту, должна быть выше мобилизационной готовности тыловых. Как к идеалу следует стремиться к доведению магистралей полевого управления до состояния постоянной готовности. Тогда мобилизация их свелась бы к замене установленным порядком коммерческого движения воинским.

Во всяком случае магистрали сети полевого управления должны быть развиты соответственно заданию ВВ еще в мирное время, т. е. никаких сложных работ в роде открытия разъездов, развития станций и т. п. на них производиться в мобилизационный период не должно. Такая дорога должна иметь и отвечающий заданию паровозный парк.

Этого не было: сроки мобилизационной готовности даже железнодорожной сети полевого управления были различны, от 5 до 11 дней. [1] Подобная длительность мобилизационного периода ж. д. полевой сети зависела от длительности работ по открытию разъездов и усилению некоторых станций, а также от времени прибытия командируемых с дорог тыла паровозов.

В общем готовность прифронтовых ж. д. была меньше, чем более удаленных в тыл, что ненормально.

---

[1] Передача в мобилизационный период на прифронтовые магистрали паровозов является одной из самых деликатных операций по сложности расчетов, влияющей непосредственно на мобилизационную готовность дорог. Мобилизация железных дорог пограничной полосы заканчивалась: Николаевской на 2-й день; Сев.-Зап.-Варшавской линии на 9-й, а Балтийской на 7-й; М.-В.-Р. ж. д. Петербугской сети на 11-й, а Московской на 7-й; Александровской на 11-й; Риго-Орловской, Либаво-Роменской и Юго-западных на 9-й; Полесских на 8-й, а Привислинских на 10-й, и только Варшаво-Венская с Калишской на 5-й день. В. И. Арх., д. 139923.

Увеличение парка паровозов и вагонов еще в мирное время не роскошь, а насущная необходимость. Затраты на подвижной состав есть страховка выполнения дорогами поставленной им важнейшей задачи — обороны страны. Это прекрасно понимал германский генеральный штаб, лихорадочно усиливавший с 1909 г. свой и без того богатый парк. Упвосо ГУГШ, хотя и высказывалось за необходимость увеличить паровозный парк (не упоминая о вагонном), но реально ничего для усиления парка не сделало.

7) Упомянутое в п. 1 условие не давало само по себе полной выгоды без связывавших продольные линии рокадных, придававших сети прочность и устойчивость. Рокадные линии, в районе полевого управления в особенности, имеют огромное значение. Число их никогда не может быть велико, но они, как и магистрали, должны быть надлежаще оборудованы.

На русской сети настоящих рокадных линий в сущности не было. Значение их не было оценено и взвешено в мирное время, и до войны о создании их не заботились.

Однако ценны те рокадные линии, которые при условии безопасности перевозок не уступают в мощности и однородности магистралям, связываемым ими.

Те слабые линии в пределах западной пограничной полосы (кроме уч. Белосток — Брест), которые намечались рокадными, этому условию не удовлетворяли.

8) Главнейшие рокадные линии, чтобы выполнить быструю переброску вдоль фронта крупных сил, должны располагать некоторым числом резервных подвижных составов, не занятых обычными перевозками и способных собраться под посадку в течение полусуток на указанных станциях (узлах) по приказу органов военных сообщений.

Для бедной подвижным составом русской железнодорожной сети подобное требование было трудно выполнимо, но оно было необходимо.

9) Развитие высадочных станций сети должно отвечать намеченной для них работе.

Это условие не было выполнено: станций высадок было, во-первых, мало, во-вторых, они были так плохо развиты, что на некоторых можно было „выбросить" из вагонов пару эшелонов в день, но не „выгрузить".

О развитии высадочных станций много говорилось, но реально ничего не было сделано.[1] Программой железнодорожного строительства Упвосо намечалось развитие сети, но не было даже намека, куда будут деваться сотни прибывавших в день эшелонов.

Нам кажется, что высадочные станции должны избираться группами (3-4 станции на корпус). Во-первых, это облегчит

[1] За два месяца до войны начальник штаба Варшавского в. о. писал в ГУГШ о перемене станций высадок, в виду полной негодности для выполнения своей цели станций, намеченных ГУГШ. В. И. Арх., д. № 126665.

выгрузку, а во-вторых, обезопасит эту операцию от налетов неприятельских эскадрилий. [1]

Без дорого стоящих платформ, хотя и удобных, отлично можно обойтись, заменив их мощеными площадками и приспособлениями для выгрузки (погрузки), [2] увеличив число этих площадок и развивая глухие станции.

Приведенные здесь условия нам кажутся главнейшими, так как выполнение их значительно упрощает и улучшает важнейшую и трудную операцию—современного сосредоточения армии, от чего зависит иной раз ход последующих операций.

Прочие условия являются уже деталями на фоне труднейшей работы подготовки железнодорожной сети к обороне страны.

Заканчивая настоящим обзор состояния и подготовки русской железнодорожной сети, перейдем к краткому обзору водных путей театра военных действий, содействовавших до некоторой степени делу военных перевозок и уменьшивших тягости, возложенные войной на железнодорожный транспорт.

---

[1] Скученности эшелонов на высадочных станциях следует избегать, установив за правило выгрузку (и погрузку) в темную пору дня. Налет на ст. ст. Киверцы и Луцк в июле 1916 г. сопровождался многими жертвами.

[2] Щиты, рельсы, шпалы, летучие мостки и пр.

ГЛАВА ШЕСТНАДЦАТАЯ.

Водные пути сообщения.— Речная судоходная сеть западной пограничной полосы и роль ее в воинских перевозках: реки Припять и Днепр.— Судовая повинность.— Морские пути и предположения об их использовании.

Речная судоходная сеть западной пограничной полосы.

Направление главнейших рек в пределах западной пограничной полосы, принадлежащих бассейнам Черного и Балтийского морей,[1] не совпадало с направлением коммуникационных путей, поэтому внутренние водные пути имели в военном отношении второстепенное значение. Работы же по развитию их связаны были с значительными расходами, почему ВВ, в интересах скорейшего усиления средств государственной обороны, должно было настаивать на постройке новых и развитии существующих ж. д., имеющих стратегическое значение, а не на развитии водных путей.

Конечно, все мероприятия по развитию внутренних водных путей были желательны для ВВ, но осуществление их было связано с экономическими потребностями государства в водных путях.

В этом отношении ВВ могло давать лишь указания МПС, какие из предполагаемых работ по улучшению внутренних водных путей считались ГУГШ наиболее желательными с военной точки зрения.

После русско-японской войны ВВ заинтересовано было более всего в развитии тех водных путей Сибири, которые могли усилить средства коммуникации с Дальним Востоком.

Улучшение водных путей западной пограничной полосы не считали неотложно необходимым, находя, что сеть ж. д. здесь сравнительно развита. Из штабов пограничных округов только начальник штаба Киевского округа ген. Алексеев предвидел возможность использования в случае войны части рек Черноморского бассейна (Днепровско-Бугскую систему), об улучшении которой и ходатайствовал командующий войсками в своих ежегодных отчетах[2]. К краткому обзору этих рек мы и перейдем.

Река Припять. (Схема № 9.)

Река Припять по своему направлению имела бы наиболее серьезное значение из всех рек Днепровско-Бугской системы, если бы была оборудо-

---

[1] Сведения о продолжительности навигации, относящиеся к главным речным путям, см. приложение № 9.

[2] В. И. Арх., д. № 121382, стр. 95.

вана соответствующим образом для пароходного плавания и имела достаточный флот.

Годная для пароходного движения[1] на протяжении свыше 400 верст от Урочища-Рашки[2] до города Пинска, а от Пинска

Схема № 9.

до посада Ратно (около 160 верст), доступная лишь для сплавного и взводного судоходства, которое по Припяти было возможно в продолжение свыше 8 месяцев, Припять могла оказать большую помощь армии. Грузы с среднего Днепра могли доходить до Брест-Литовска, от Пинска же (с помощью мелко сидящих бук-

[1] Пассажирского и буксирного.
[2] У слияния с Днепром.

сирных катеров или моторных лодок) до посада Ратно, или же более кружным путем (по Днепровско-Бугскому каналу и Западному Бугу) до Влодавы.

Очень важно было то, что продовольственные грузы могли собираться гужем непосредственно из мест заготовки к днепровским пристаням выше порогов и итти водой транзитом до Бреста и даже Влодавы, а с перегрузкой от Пинска до Ратно.

Конечно, вторая часть пути была бы легче выполнима при надлежащем оборудовании верховьев Припяти и канала. Если бы на этот водный путь в мирное время ВВ удалось получить кредиты, значительную часть поездов с продовольствием можно было бы снять с графика Полесских и Юго-Западных ж. д.

Перевозки грузов разного рода этими водными путями, начатые по инициативе некоторых начальников этапно-хозяйственных отделов штабов армий фронта, успешно проведенные даже при том состоянии водных путей, в которых их застала война, т. е. почти совершенно заброшенными, показали возможность водных перевозок и в более широком масштабе.

Правда, этот путь был длиннее по времени, чем железнодорожный 400-верстный пробег груженого поезда от Мозыря, напр., до Брест-Литовска, требовал нормально около 2 суток, что, конечно, имело значение по сравнению с 8-9 суточным проходом этого груза водой, но снятие каждого продовольственного поезда с железнодорожного графика было иногда важнее, чем медленность движения водой.

Кроме Припяти, представлявшей собой удовлетворительную водную магистраль, притоки ее в районе юго-западного фронта, Стырь и Горынь, также могли быть использованы в качестве водных путей. Пока ж. д. в районе юго-западного фронта справлялись со своей задачей и перенапряженности в работе их еще не чувствовалось, о водных путях в управлении военных сообщений ставки думали мало.

Осенью 1915 г. армии стали закрепляться на линии, до которой докатились при отходе. Понадобилась масса строительного материала для инженерного усиления позиций, и тут-то выяснилось, что на выполнение таких перевозок исключительно по ж. д. рассчитывать совершенно нельзя.

В поисках средств для доставки громоздких грузов Нэхо армий сделали попытку использовать водные пути. Опыт показал полную возможность и целесообразность водных перевозок; поэтому с весны 1916 г. водные перевозки в тылу тех армий, где близко проходили водные пути, приняли значительные размеры. К сожалению, наличных водных транспортных средств, особенно мелко сидящих буксиров разного типа и баржей, реквизированных по новому закону о военно-судовой повинности, оказалось недостаточно для удовлетворения многочисленных нужд армий. [1]

[1] Кроме перевозок грузов баржи требовались в большом количестве для плавучих мостов и других надобностей, в особенности в районе 9-й армии (Днепровские мосты).

Особая и 9-я армии первые перенесли часть грузов с рельс на воду. 3-я армия использовала среднюю Припять.[1] Нэхо особой армии организовал перевозку по верхней Стыри[2] интендантских грузов и строительных материалов. 9-я армия использовала верхнее течение реки Днестра для перевозки вверх интендантских грузов, строительных материалов и т. п., а сплавом наладила перевозку больных и раненых вниз от Залещиков до Могилева.

Все эти перевозки, по недостатку годных транспортных средств, с одной стороны, и по неприспособленности водных путей, с другой,[3] проходили не легко.

В навигацию 1916 г., в виду необходимости разгрузки ж. д. Приднепровского района, перенесли на водные пути массовые грузы, шедшие в направлении верхнего Днепра. Среди этих грузов первое место занял каменный уголь для ж. д., но многочисленны были и грузы интендантские и др.

Эти перевозки, значительно облегчавшие нагрузку ж. д., не могли, к сожалению, развиться так широко, как требовалось обстоятельствами военного времени, опять-таки по недостатку транспортного флота, главным образом, буксиров, и по неподготовленности Днепра к массовому движению. Мелководье во вторую половину лета,[4] необорудованность пристаней, отсутствие складочных помещений, плохое состояние и ограниченное число затонов, все это сильно стесняло развитие судоходства, делившееся порогами на „верхнее“ и „нижнее“, и вызывало необходимость значительных ассигнований, а главное — времени, которого в распоряжении МПС не было.

Таким образом, той помощи, которую армии были в праве ожидать от водных путей, они не получили отчасти по вине самого же ГУГШ и Упвосо. Рассчитывая обойтись при обслуживании армии одними ж. д., Упвосо не учло всего объема перевозок, возникшего в связи с войной. Эти перевозки можно было в значительной степени перенести на воду, но водные пути оказались неподготовленными. Между тем, даже по повышенным ценам военного времени, капитальное оборудование всех водных путей Днепровско-Бугской системы и Днестра требовало около 18 млн руб.[5] Эта сумма, во-время затраченная, значительно изменила бы условия подвоза на юго-западном фронте.

---

[1] Для перевозки строительных материалов, артиллерийских и интендантских грузов и проч. в количестве более 165 *т* в сутки.

[2] Первоначально бечевником на участке Рожище—Сокуль и ниже по течению Стыри.

[3] Мелководье и травянистость дна верховьев Стыри затрудняли плавание винтовых катеров, которыми буксировались баржи. Нужных же в этом случае колесных катеров не было. Днестр отличался каменистостью дна, что делало плавание опасным, и пр. В. И. Арх., д. № 245384.

[4] Караван из 12 землечерпалок при полном напряжении работ едва мог поддерживать минимальную глубину: 1,82 *м* на уч. ниж. Днепра от Каховки до Никополя, 1,52 *м* от Никополя до Александровска и 1,82 *м* на транзите Екатеринослав — Мозырь, на верх. Днепре 5 футов до Лоева и 4,32 *м* от Лоева до Речицы.

[5] Покупка землечерпательных караванов, экскаваторов, развитие пристаней, оборудование и устройство затонов, покупка и заказ судов судоходного надзора и пр. В. И. Арх., д. № 245384.

Река Днепр. (Схема № 9.) В пределах театра военных действий буксирное судоходство производилось на протяжении 1 720 *км*, от Орши до Екатеринослава (заканчивалось в 11,5 *км* ниже последнего). Далее за порогами снова судоходным Днепр становился от города Александровска (Кичкасская переправа).

Главным грузом в нижней части Днепра являлся хлеб (85%), а в верхней — лес (30%), хлеб (Кременчуг) и каменный уголь (Екатеринослав), сахар (Черкассы), соль (до 65 500 *т* в год) и т. д.

Общий товарообмен по Днепру выше порогов составлял в 1910 г. около 2 700 000 *т*.

Движение грузов по Днепру в последние перед войной годы можно видеть из следующей таблицы:[1]

Движение грузов по Днепру	Ниже порогов (23 пристани)	Выше порогов (169 пристаней)
Отправлено пристанями груженых судов:		
а) вверх	3 607	8 319
б) вниз	7 495	6 518
Принято пристанями груженых судов:		
а) сверху	3 364	7 241
б) снизу	7 556	9 978
Грузов в 16,5 *т* принято пристанями:		
а) сверху	4 167	19 279
б) снизу	71 567	92 824

По данным переписи 1916 г. на Днепре и его притоках выше порогов плавало 206 паровых судов, ниже порогов — 148.

Железные дороги пересекали Днепр или примыкали к нему в следующих пунктах: Смоленск, Орша, Могилев, Жлобин, Речица, Киев, Черкассы, Кременчуг, Екатеринослав, Верхне-Днепровск, Александровск, Никополь и Херсон, т. е. 13 лучших пристаней могли участвовать в перевалке грузов с рельс на воду.

Что касается водных систем, с помощью которых Днепр соединялся с Вислой, Неманом и Западной Двиной (Днепровско-Бугская, Огинская и Березинская), то они были совершенно запущены и неудобны для судоходства, почему имели небольшое значение.

Из сказанного о водных путях можно прийти к заключению, что водные пути в районе западного края хотя и не были многочисленны, но могли при более настойчивых стремлениях к исполь-

[1] В. И. Арх., д. № 245384.

зованию их играть роль не только тактических препятствий для движения войск, но и как пути подвоза к армии.

Общая длина рек, озер и каналов России (без Финляндии), служивших путями сообщения, была очень велика, составляя на 1 января 1913 г.[1] 387 037 *км*, но пароходное сообщение производилось только на 69 000 *км*. Из них Днепровско-Западно-Двинско-Немано-Вислинской группе, обслуживавшей западный театр военных действий, принадлежало всего около 19%.

В западной пограничной полосе на долю каждого бассейна в отдельности приходилось:

Бассейны	Общая длина рек в *км*	Судоходн. в обе стороны путей в *км*	В числе судоходных *км* пароходных путей
I. Черного моря.			
1) Басс. р. Днепра	24 875	5 829	5 228
2) „ „ Южн. Буга	1 178	187	186
3) „ „ Днестра	953	834	715
Итого	27 006	6 850	6 129
II. Балтийского моря.			
1) Басс. р. Вислы	5 131	1 662	736
2) „ „ Немана	8 014	1 213	598
3) „ „ Зап. Двины с рр. Аа Курл.	10 389	1 700	965
4) Нарова с озер.	6 652	544	467
5) Луги	1 470	263	260
6) Невы с озерами	21 606	2 366	1 504
Итого	53 262	7 748	4 530
А всего по обоим бассейнам	80 268	14 598	10 659

В 1907 г. торговый речной флот России состоял из 3 600 пароходов и 25 000 непаровых судов с грузоподъемностью около 13 млн *т*.

По данным о речном судостроении за период в 11 лет (с 1902 — 1911) для всех внутренних водных путей Евр. России (без Финляндии) строилось в год в среднем по 120 паровых судов,[2] которые по назначению распределялись так:[3]

[1] Петров, — Труды к-сии по исследов. железнодорожного дела в России. Вып. XXIX, стр. 6-я.

[2] С числом номинальных сил 43 859, при среднем в машине 38.

[3] Сборн. МПС. Вып. 130, стр. XIII.

Построено:	Число судов в 1912 г.	В среднем в 1902—1911 г.
Пассажирских	23	16
Товаро-пассаж.	21	14
Товарных	7	2
Буксиро-пассажир.	24	11
Буксирных	154	61
Служебных	38	14
Итого	266	118

Непаровых судов в среднем (1902—1911) в Европ. России (без Финляндии) строилось в год 5 266 шт. с подъемной способностью в 2 400 тыс. *т* (средняя для одного судна 4 550 *т*).

Новых паровых судов появлялось ежегодно в плавании в бассейнах рек Днепра с Ю. Бугом, Западной Двины, Немана, Вислы и Днестра в среднем около 15. На долю же 1912 г. падает цифра около 40. Новых непаровых судов за те же сроки появлялось в плавании около 580 ежегодно, а в 1912 г.—974.

Паровые суда строились почти исключительно в России и только около 5% за границей. Непаровые суда в 1912 г. все были построены в России[1] (75% строившихся паровых судов были железные и стальные).

Постройка паровых речных судов в России производилась главным образом на Коломенском, Сормовском и Южно-Русском машиностроительном заводе в Киеве и др.

Наиболее типичными судами являлись: Днепровские „берлины“ (строились в год в среднем около 100) и нижнеднепровские „трембаки“, вислинские „берлины“ и „крипы“, „лайбы“ для Зап. Двины, чудские „лодьи“ и днестровские „паромки“.

Непаровые суда строились преимущественно в г. Херсоне и М. Дубровке на Днепре, Петушкове на Припяти, Давид-Городке на Горыне, в Витебске по З. Двине, в М. Лунно и Столбцах на Немане, п. Казимерж на Висле, м. Атаки и Жванец на Днестре, на коих строилось около 350 судов в год, 25% выпадало на долю Витебска и около 33% на верфи Припяти и Горыни.

Что касается подъемной способности, то из всего числа ежегодно строившихся паровых и непаровых судов наибольший процент паровых судов (86,5%) падал на суда с грузоподъемностью до 82 *т*. Винтовые суда (72,2%) преобладали над колесными (27,8%).

На Днепровско-Бугской системе подъемная сила плававших

[1] Кроме 8 судов, построенных в Германии.

по ней паровых судов достигала в 1912 г. — 1 555 *т*, не считая непаровых судов.[1]

Только на этот флот при войне на Западе и могло рассчитывать ВВ, если бы в России была судовая повинность.

Военно-судовая повинность. Проект закона о военно-судовой повинности возник за несколько лет до японской войны и первоначально рассматривался в министерстве финансов, а затем был передан в главное управление торгового мореплавания.

В первоначальный проект закона о судовой повинности входили некоторые условия, невыгодные ВВ. Так, § 14 проекта предусматривал обращение на удовлетворение военных надобностей подлежащих военно-судовой повинности предметов, в виде предоставления их военному и морскому ведомствам: а) в собственность, б) во временное пользование и в) под воинские перевозки.

В первых двух случаях военное и морское ведомства могли получать, за известное вознаграждение, одно судно без судовой команды. Это условие делало невозможным пользование судами по проекту закона.[2]

За судно, взятое по судовой повинности, определялось вознаграждение по весьма высокой оценке.[3]

Проект закона о военно-судовой повинности, имевший целью использование при мобилизации флота судоходных предприятий с личным составом — на надобности флота и армии, внесен был ГУГШ в 1910 в Гос. думу, но только в 1913 г. одобрен законодательными учреждениями и распространен на всю территорию России, кроме Финляндии.

Закон о в.-судов. повинности проводился в течение 10 лет.

Вносяв Гос. думу проект закона о военно-судовой повинности, Упвосо не имело готового плана использования морских и речных судов (пароходных обществ и частных лиц) для военных целей, в связи с действовавшим моб. расписанием № 19.

Существовали только предположения[4] использовать водные пути реки Амура в случае новой войны с Японией и Черное море — на случай десантной операции против Турции.

Закон о военно-судовой повинности после объявления мобилизации в 1914 г. был применен, но не на основании разработанных предположений мирного времени и не для десантной опера-

---

[1] Число судов, плавающих в оба направления в период с 1902 — 1912 гг., с подразделением их на паровые и непаровые, приведено в приложении № 10.

[2] В момент потребности в судне пришлось бы вместо эксплуатации думать о наборе команды и организации предприятия.

[3] Какова была эта оценка, видно из следующего примера, указываемого Упвосо: Для перевозки ген. Стесселя со 156 офицерами и 140 рядовыми был послан в Порт-Саид пароход „Св. Николай" — „Р. общ. пар. и торг.". За перевозку до Феодосии уплачено было 15 т. руб., а если бы пароход был взят на основании проекта судов. повинности, то надо было бы уплатить 27 т. руб. (отзыв Торгов. Мореплав. 25/I, 1905, № 409).

[4] Следы которых имеются в делах архива.

ции, так и не состоявшейся, а для нужд Черноморского военного флота, и притом частично.

Впоследствии, на второй год войны, этот закон применялся при реквизиции судов для нужд Киевского округа путей сообщения, [1] соображениями мирного времени не предусмотренных, как и перевозки по Черному морю.

Соображений о реквизиции, на основании этого закона, речных судов для перевозки воинских грузов (при войне на западе) по единственному, удобному по направлению, водному пути реки Припяти и связанному с ней бассейну Днепра, не разрабатывалось совершенно, и такой возможности Упвосо, видимо, не предполагало, хотя штаб Киевского военного округа неоднократно указывал на необходимость использования этого пути. На этом основании можно предположить, что закон о военно-судовой повинности разработан был Упвосо не потому, что последнее ощущало в нем особую надобность для обоснования некоторых важных перевозок, а потому, что подобный закон перед мировой войной был проведен в жизнь генеральными штабами некоторых европейских государств (Ав.-Венгрия, Италия).

Морские пути. Предположения об их использовании.

Возможность использования морских путей намечалась Упвосо главным образом в Черном море. С 1909 г. ГУГШ вместе с морским генеральным штабом, разрабатывали предположения об использовании морских путей (в случае единоборства нашего с Турцией) для переброски на Босфор десантной армии в составе VII и VIII корпусов. [2]

В виду необеспеченности господства русского флота на Черном море, предположение о десанте на Босфор в 1910 г. заменено было предположением о перевозке десантного отряда в Батум и Трапезунд. [3]

По расчетам Упвосо для этой операции требовался десантный флот подъемной силой до 510 000 регистровых тонн, при условии выполнения перевозок пятью рейсами. [4]

Коммерческий транспортный флот на Черном море был довольно значителен по числу судов и, за выделением необходимого тоннажа для обслуживания черноморского флота, мог дать потребные средства и для десанта.

---

[1] Для Днестра.

[2] В. И. Арх., д. № 126518 и 128637.

[3] Прилож. к журналу совещания при ГУГШ в марте 1911 г. В. И. Арх., д. № 126518, стр. 166.

[4] Из полученных опытным путем данных, проверенных перевозками с Дальн. Востока, при расчете потребности транспортных средств приняты были следующие нормы: на человека 1,5 *т* от водоизмещ. судна, на лошадь 3-4 *т*, на повозку 4-5 *т*, полевое орудие 4,5 *т*. В среднем на каждую 1000 регистровых тонн нетто считалось: 367 чел. и 98 лошадей одновременно. Таким образом на людей в морской перевозке отчисляется 55%, на лошадей 45%. Мертвый груз считается экономичнее. Как общее правило под живой груз идут суда меньших размеров, так как они экономичнее: размеры судна (линейные) растут непропорционально медленнее, чем его водоизмещение, а при посадке людей и лошадей линейные размеры — самое существенное.

К началу мировой войны на Черном море имелось несколько пароходных обществ и компаний, а также значительное число судов, принадлежавших отдельным лицам.

Не считая судов отдельных лиц, военное и морское ведомство могли рассчитывать на 93 парохода общим водоизмещением 132 000 регистровых тонн.

По готовности к выполнению морской перевозки на первом месте стояли суда добровольного флота, имевшие приспособления для перевозки людей на дальнее расстояние. Путем небольших работ легко можно было установить и приспособления [1] для перевозки лошадей.

Пароходы „русского общества пароходства и торговли" в отношении готовности к перевозкам сильно уступали пароходам добровольного флота. [2]

Пароходы прочих обществ совершенно не были обеспечены какими бы то ни было приспособлениями и материалами для оборудования под воинские перевозки.

Не лишены интереса некоторые данные из расчетов Упвосо, относящиеся к выполнению десантных операций. Все распоряжения о сосредоточении судов при мобилизации к Одессе и другим портам возложены были на З войск одесского района. Посадку намечалось выполнить в Одессе и Севастополе. [3] Для сосредоточения судов к портам посадки требовалось от одного до пяти дней, а для оборудования под воинские перевозки от 10 до 12 суток. Итого только с 11-го по 17-й день мобилизации пароходы могли поступить в распоряжение ВВ.

Для возможного облегчения хода десантной операции требовалось соответствующее размерам десанта количество вспомогательных и погрузочных средств [4] и длинная линия при-

---

[1] Каждый пароход добровольного флота был снабжен поворотными шлюпбалками для подъема на борт шлюпок и ботов ВВ, имел опреснители и цистерны, емкостью до 75 000 ведер пресной воды, хлебные печи, выпекавшие до 3 000 порций хлеба, и кухни, отпускавшие до 3 000 обедов. Во всех помещениях имелась вентиляция и проч. Команда парохода состояла из 42 чел. и нуждалась в усилении. При устройстве на пароходе добровольного флота еще в мирное время некоторых приспособлений для перевозки людей и оборудования шлюпбалок талями и блоками пароходы добровольного флота были бы готовы к посадке на второй-третий день мобилизации.

[2] Правительством был заключен с правлением этого о-ва договор, по которому часть материалов и оборудования пароходов должны были храниться постоянно на складах общества, кроме того „Ропит" обязалось иметь определенное количество шлюпбалок на себе, а остальные на складах общества. Пресной водой пароходы „Ропит" не были обеспечены, опреснителей не имели. Можно было пользоваться балластными цистернами, имевшимися на пароходах, но предварительно наполнения этих цистерн водой требовалась промывка их, занимавшая вместе с наполнением около четырех суток.

[3] Так как при полных удобствах эшелон для выгрузки требует 36 часов, а считая погрузку и выгрузку плюс 12 часов на запас, трое с половиной суток, то при 8-узловом среднем ходе, от Севастополя, напр., до Батума, требовалось 4 $^{1}/_{3}$ суток, от Одессы до Батума 5 сут. 20 часов, считая в оба конца. В. И. Арх., д. № 126518.

[4] Как-то: шлюпки, буксиры, плоты, боты, пристани, краны, стрелы, трапы, шлюпбалки, тали, клетки для лошадей, стелажи и проч.

чала. [1] Часть этих средств имелась, [2] но многое надо было заводить. Ни в 1914 г., ни в последующие годы войны десантная операция не состоялась, но Черноморский флот, нуждавшийся в транспортных средствах для подвоза угля, устройства госпиталей, эвакуации больных и раненых [3] и проч. и предполагавший использовать для этой цели лучшие паровые суда, главным образом „Ропита", выполнил свои предположения в войну 1914—18 гг.

---

[1] Для одновременной погрузки требовалось иметь береговую полосу в 6 миль длины. На 1 милю приходится 15 пароходов, водоизмещением 2 000 *т.*

[2] От Одесского морского батальона.

[3] Журнал особого совещания 20 июля 1910 г. А. И. Арх., д. 126518.

*

ГЛАВА СЕМНАДЦАТАЯ.

Дорожное строительство в России. — Стратегические шоссе. — Русская сеть шоссе в сравнении с сетью западных государств. Предположения ВВ о развитии сети шоссе. — Заключение.

Дорожное строительство в России.

В деле постройки шоссейных дорог в России наблюдалась та же неустойчивость дорожной политики, как и в деле постройки железнодорожной сети страны.

Правительство то начинало постройку каменных дорог, то бросало ее, то строило распоряжением МПС, то передавало постройку в руки ВВ (стратегические шоссе), или м-ства вн. дел (Крым), то собирало все дороги в заведывание МПС, то передавало массу государственных дорог земству, либо образовывало независимые управления путей сообщения [1] и т. д.

Постройка первых шоссированных дорог в России началась с 1817 г. [2] и не прекращалась до 1867 г. [3] Но затем с конца шестидесятых годов, когда осознано было значение ж. д., на устройство шоссе перестали обращать внимание. [4]

Законом 1833 г. все дороги России разделены были на пять классов: 1) дороги главных сообщений или государственные, 2) дороги больших сообщений, 3) обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, 4) уездные и 5) сельские и полевые, причем к государственным сообщениям указ причислял только пять трактов, [5] а ко второму классу — десять. [6]

Дороги первых двух классов намечалось превращать постепенно в шоссе, снабжая дороги больших сообщений не широким шоссированием. [7]

Почтовые сообщения оставлялись на попечение земской полиции, а содержание сельских и полевых дорог относилось к обя-

---

[1] Напр., независимое от МПС управление путей сообщения в Польше в 1862 г.

[2] Приступлено к устройству петербурго-московского шоссе в 1817 г.

[3] К этому году имелось уже 7 467 *км.* шоссе.

[4] Георгиевский — Очерк развития п. с. в России, стр. 17.

[5] 1) Из Петербурга в Москву, 2) Из Москвы в Н.-Новгород, 3) Петербург — Рига, 4) Петербург — Двинск — Ковно и 5) Москва — Бр.-Литовск.

[6] 1) Петербург — Одесса через Киев; 2) Рига — Шавли — Тауроген; 3) Вильно — Гродно — Белосток; 4) Киев — Житомир — Дубно — Радзивиллов; 5) Киев — Чернигов — Курск — Орел — Тула — Москва; 6—8) от Москвы на Ярославль, на Рязань, и на Калугу; 9) от Москвы через Тулу — Орел — Нежин — Киев — Житомир — Дубно — Радзивиллов; 10) от Риги через Псков — Витебск — Смоленск и Гжатск в Москву.

[7] А. Гельфер Т. Г. Очерк развития дорожн. дела, стр. 18.

занности владельцев и государственных крестьян, через земли коих они пролегали. [1]

В 1842 г. все губернские шоссе (строившиеся и эксплуатируемые) переданы были в ведение главного управления путей сообщения и впредь все шоссе должны были строиться уже распоряжением последнего. В этом году начат был ряд новых шоссейных работ частью в Польше, частью в центральных губерниях. [2] Работы эти велись непрерывно до 1864 г. С этого года, после введения земских учреждений, значительная часть грунтовых дорог перешла в ведение земств, а затем вслед за грунтовыми дорогами в виде опыта переданы были земству шоссе Московской, Ярославской, Калужской и Петербургской губерний.

Следующим очередным указом 1883 г. шоссейные дороги, состоявшие в заведывании МПС, разделены были на 2 разряда: I — шоссе общегосударственного значения, подлежавшие непосредственному заведыванию МПС, к составу коих причислены были: а) все шоссейные дороги к западу от рек З.-Двины и Днепра, б) псково-рижское шоссе, в) окрестные шоссе около Петербурга, г) побережные шоссе Крыма, д) московско-брестское и киевское от острова до Киева, и II — шоссе местного значения, к коим причислены были все остальные шоссе.

Стратегические шоссе. (Схема № 10.)

Для усиления обороны западных границ, по представлению военного министерства, еще в 1873 г. утвержден был план сети стратегических шоссе в трех западных пограничных округах, который ради облегчения казначейства был подвергнут значительным сокращениям и вновь утвержден уже в 1881 г. Таким образом, к сооружеиию этой сети (протяжением 2826 *км*) не приступали в течение 8 лет., и с 1884 г. по 1891 г. закончено было только 4 участка, общим протяжением около 212 *км.* [3]

В январе 1889 г. министр п. с. Паукер обратился к военному министру Ванновскому с письмом, [4] высказывая желательность передачи постройки стратегических шоссе ВВ.

Ген. Ванновский, усматривая в новом порядке постройки военных дорог некоторые выгоды для ВВ, согласился на предложение Паукера.

---

[1] Насколько удорожался провоз от состояния дороги видно из следующего: провоз из Суздаля во Владимир (37 *км.*) пуда груза стоил 15 к., а тот же пуд в Москву по шоссе (167 *км.*) — 10 коп.

[2] Рязанское и двинское шоссе, большие шоссейные дороги (московско-варшавское, новгородское, ярославское) и некоторые нетербургские окрестные дороги; бзинско — завихостское шоссе, ивангородское, новгородско-псковское, бобруйско-смоленское (Смоленск — Соловьев перевоз и др.). В 1857 т. закончены постройки: рижско-таурогенского и подольско-харьковского шоссе, в 1859 г. псково-рижского, в 1860 г. витебско-орловского.

[3] Выс. — Литовск — Дрогичин, Дубно — Каменец, Кобрин — Влодава, Дубно — Ровно.

[4] Письмо от 9/I 89 № 138. В. И. Арх., д. № 179491, стр. 30.

Так просто разрешился большой вопрос о постройке на западе сети стратегических шоссе.

Судить о том, в какой срок справилось бы с заданием на постройку 2 826 *км* шоссе МПС, нельзя, ибо оно этой работы до конца не довело, но, судя по тому, что шоссе Дубно — Ровно 42 *км* длины строилось 4 года, можно усумниться в выполнении им задания ВВ в желательный для последнего срок (10 лет).

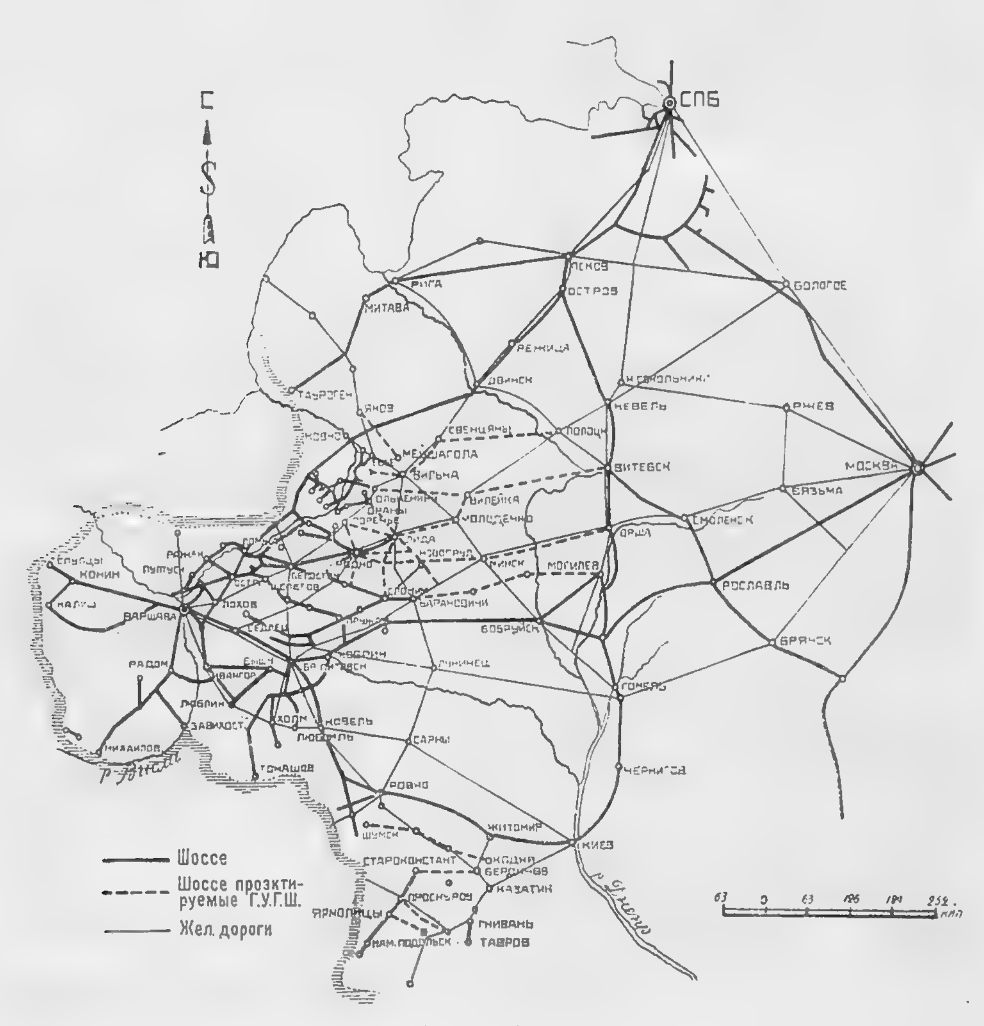


Схема № 10.

Таким образом ВВ выступило в совершенно новой для него роли строителя шоссейных дорог. За период с 1889 — 1907 гг. „казарменная комиссия", выполняя строительные программы, построила и сдала в ведомство путей сообщения не 9 линий, как это намечено было первоначально МПС в его докладе от 27 января 1889 г., а целую сеть стратегических шоссейных дорог, длиной 2 672 *км* и стоимостью около 45 миллионов рублей. Из них на долю Варшавского района приходилось 1 653 *км*, на долю Сувалкского и Средне-Неманского 693 *км*, на долю же Дубно-Ровенского и Проскуровского районов только 220 *км*.

В 1894 г. при рассмотрении вопросов дорожного строитель-

ства, начальник главного штаба ген. Обручев заявил в Гос. совете, что „сооружение путей предпринимается исключительно в целях стратегических, и весьма возможно, что эти цели далеко не всегда во всем совпадают с интересами экономического характера. По стратегическим соображениям шоссе может в некоторых случаях устраиваться параллельно с железнодорожными путями; равным образом, по тем же соображениям, сооружаемым шоссе дают ныне такое направление, при котором они иногда проходят мимо населенных пунктов, образующих дефиле. Отказаться от этих условий и подчинить постройку дорог экономическим расчетам военное министерство не имеет возможности“.[1] Это мнение Обручева до 1912 г. было, повидимому, руководящим для ГУГШ, и в нем надобно искать объяснение тому факту, что значительная часть стратегических шоссе, строившихся до 1912 г., проводились вблизи населенных пунктов, в расстоянии от $^1/_4$ до 1 *км* от них, не прорезая таковых. В последние перед войной годы командующие войсками западных округов, разрешая дорожные вопросы, стали уделять внимание и экономическим интересам края, стремясь сочетать интересы обороны с интересами населения.

Еще более определенно и точно, как всегда, высказался по вопросу о согласовании интересов военных и экономических начальник штаба Киевского округа ген. Алексеев. „Государство,— писал Алексеев,[2] — тратящее столь значительные суммы на постройку шоссейных дорог, конечно, в праве ожидать, чтобы намечаемые линии отвечали и обслуживали не только узко военные, но, в пределах возможного, и общегосударственные нужды. В будущем шоссе приобретут и для армии и для населения еще большее значение. Развитие автомобильно-грузового движения потребует благоустроенных шоссе, но таковые для населения будут ценны только тогда, когда ими будут связаны пункты, лежащие вне железнодорожных станций.

„Продолжительный опыт утверждения проектов шоссейных дорог указывает, что проектирование шоссейных путей параллельно железнодорожным линиям встречает самое энергичное возражение со стороны представителей министерства финансов, контроля и местного населения. Земства, идущие в некоторых случаях навстречу своим содействием при сооружении линий, способствующих обеспечению сносными путями пространств и пунктов, удаленных от ж. д., уклоняются от участия в постройке дорог, тянущихся вдоль и вблизи железнодорожных линий“.

После 1907 г., с закрытием кредитов, прекратилась постройка стратегических шоссе главной казарменной комиссией, и только накануне мировой войны финансовые возможности позволили подумать о завершении дела постройки в пограничной полосе сети стратегических шоссейных дорог.

---

[1] „Некоторые руководящие основания при изыскании и постройке стратегических шоссе“. В. И. Арх., д. № 129589.

[2] Рапорт № 37 н-ку ген. штаба по вопросу сооружений шоссе в пределах края. В. И. Арх., д. № 126884, стр. 57.

Состояние русских стратегических шоссе в пределах западной пограничной полосы перед войной 1914 г. было удовлетворительное, за исключением левого берега Вислы, где умышленно ВВ не поддерживало существующие шоссе и не строило новых, так как планом сосредоточения предусматривалось развертывание русской армии под прикрытием средней Вислы и Буга — Нарева.

Как выше было указано, постройка шоссе войсковыми строительными комиссиями была прервана в 1905 г. вследствие истощения средств государственного казначейства.

Дальнейшее строительство шоссейных дорог на западе до войны так и не возобновилось.

ГУГШ признавало, что сеть шоссейных дорог в западной пограничной полосе в общем далеко не закончена и что современная армия, снабженная громоздкими техническими средствами, требует богато развитой и хорошо подготовленной сети шоссейных дорог.

Русская сеть шоссе в сравнении с сетью западных государств.

Между тем Россия по количеству шоссейных дорог находилась в значительно худших условиях, чем ее западные соседи.

Сравнение состояния в 1913 г. русской сети шоссированных дорог с таковыми же в государствах западной Европы приводило к следующему:[1]

	На 100 *кв. км.*	На 1000 жителей.
	Приходилось шоссе в километрах.	
1. Евр. Россия с Кавказом	0,55[2]	0,27
2. Германия	48,6	4,7
3. Австрия	33,71	3,8
4. Франция	104,9	14,5

Равным образом, сеть шоссейных дорог западной пограничной полосы не выдерживала сравнения и с сетью шоссе в прилегавших к ней районах Германии и Австрии,[3] что видно из следующего:

Округа	Шоссейные дороги		Районы	Шоссейные дороги	
	Общее протяж. в *км*	На 1 кв. милю *км*		Общее протяж. в *км*	На 1 кв. милю *км*
Варшавский	8 331	4	Восточная Пруссия до реки Вислы	6 603	7,86
Виленский	4 496	0,725	Галиция	9 839	6,9
Киевский	1 725	0,56			
Итого	14 552				

[1] Справка № 329 от ноября 1913 г., прилож. к представл. в Гос. думу об отпуске средств из Гос. казначейства на постройку стр. шоссе в Зап. погр. пространстве от 19 октября 1913 г. № 1398. В. И. Арх., д. № 179491.

[2] В частности: Варш. окр. — 7,6, Виленский окр. — 1,4, Киевский — 1; Одесский — 0,2.

[3] Там же.

Общая сумма расходов на создание сети шоссейных дорог выражалась: для России — 227 800 000 руб., — Пруссии 743 000 000 руб., следовательно, и по сумме затраченных средств на шоссейное строительство в западной пограничной полосе Россия много уступала Германии.

Предположение ВВ о развитии сети шоссе. (См. схема № 10.)

До 1913 г. у ГУГШ не было отчетливого плана сооружения стратегических шоссе на окраинах, почему все представления в Государственную думу об отпуске кредитов (до 1913 г.) неизменно отклонялись со ссылкой на отсутствие общего плана в разработке данного вопроса и невозможности благодаря этому судить, насколько испрашиваемый кредит необходим и насколько осуществляемое мероприятие находится в связи с общими потребностями государственной обороны.[1]

На разработку плана и программы ГУГШ понадобилось до 6 лет и приступлено было к ней, видимо, только в силу настойчивых указаний законодательных учреждений.

„Ввиду настойчивых указаний законодательных учреждений, однако, придется приступить к выработке общего плана постройки сети стратегических шоссе, и притом для полноты вопроса на всех вероятных театрах военных действий"... говорит в своем докладе начальнику ген. штаба Данилов.[2]

Основываясь на резолюции начальника генерального штаба на докладе, управление ген.-квартирмейстера ГУГШ приступило к разработке программы шоссейного строительства, исходя из таких положений:[3]

1) Оборудование западного театра в дорожном отношении нужно признать едва только начатым, почему останавливаться на исполненном нельзя.

2) Если существующая сеть шоссе достигла некоторого развития в ближайших пограничных районах, этого нельзя сказать про непосредственно прилегающие к ним тыловые районы.

Так как противники, при более ранней готовности, могут начать войну быстрым вторжением в пределы России, надлежит подготовить районы, удобные для сосредоточения сил, более поданные вглубь страны.

3) Развитие путей сообщения в пограничных районах ген. Данилов признавал решением слишком смелым, находя, что постройка таковых путей должна итти с востока на запад,

---

[1] Напр., в осеннюю сессию Госуд. думы 1908 г. комиссия гос. обороны отклонила просимый кредит в 41 т. руб. на изыскание в зап. погр. полосе стратег. путей, потому что у ВВ не было общего плана постройки сети стратегических шоссе в зап. погр. пространстве. Доклад н-ку ген. штаба ген.-квартирм. ГУГШ от 14 авг. 1909 г. В. И. Арх., д. № 126884.

[2] „Особ. журн. сов. м-стров от 24/II — 1909 г." о мерах к усовершенствованию гос. обороны и о порядке покрытия вызываемых сими мерами расходов. В. И. Арх., д. № 145884, стр. 44.

[3] Сношение ген.-квартирм. от 24/XII — 1909 г. № 3566 на имя н-ков штабов Варшавского, Виленского и Киевского в. о. В. И. Арх., д. № 126884, стр. 44.

а не наоборот, как это имело место в течение последних 30 лет.

4) При организации подвоза нельзя органичиться эксплуатацией одних ж. д., слишком хрупких и могущих отказать в нужную минуту, почему нужна сеть грунтовых путей, которые будут служить армиям и для маневра и для питания.

5) Существующая ныне сеть стратегических дорог в западно-пограничной полосе не будет отвечать своему назначению, если она при затраченных государством сотнях миллионов на ее создание не получит дальнейшего развития в ближайших тыловых районах.

Основанная на этих соображениях программа шоссейно-дорожного строительства была разослана на заключение начальникам штабов Варшавского, Виленского и Киевского в. о.

Конечно, первенствующее значение ген. Данилов придавал северо-западному театру, как соприкасающемуся с Германией и включающему в себе кратчайшие пути на Петербург и Москву.

Поэтому здесь намечалась постройка 3 165 *км* шоссейных дорог (в первую очередь 1 733 *км* и во 2-ю — 1 418 *км*).

Что касается юго-западного театра, за которым не признавалось такого важного значения, то лишь в силу его бедности стратегическими путями и путями для связи с тылом, в этом районе намечалась постройка только 1 041 *км* (в первую очередь 565 *км* и во вторую 476 *км*).

Таким образом, расширяя резолюцию начальника генерального штаба и забывая, повидимому, свое же первоначальное предположение отнести на долю всей западно-пограничной полосы только 2 133 *км* шоссе,[1] ген. Данилов намечал здесь постройку почти 4 267 *км* шоссе, т. е. вдвое более против первоначально намеченного.

Мнения штабов округов несколько разошлись с предложениями ген.-квартирмейстера ГУГШ, и согласование первоначального проекта ГУГШ со штабами пограничных округов достигнуто было окончательно только в марте 1912 г., т. е. спустя два года, на московском совещании начальников окружных штабов.

Приэтом Алексеевым и Клюевым[2] была составлена особая записка (в виде особого мнения) с перечислением в ней желательных линий шоссе сверх проектированных ГУГШ.

Согласованный на московском совещании список шоссе еще раз окончательно был просмотрен в междуведомственном совещании[3] в конце 1912 г. и начале 1913 г. Представители министерства финансов и внутренних дел и на этот раз высказали пожелание согласовать интересы ВВ с экономическими интересами края и, кроме того, всю программу строительства стратегических шоссе с программой строительства МПС.

---

[1] Доклад н-ку ген. штаба. В. И. Арх., д. № 126884.

[2] Н-к штаба Варшавского в. о.

[3] В нескольких совещаниях, состоявшихся в период с 28/XI — 1912 по 5/III — 1913 гг.

При сравнении записки ген. Алексеева с окончательным списком шоссе, представленным в Гос. думу в октябре 1913 г., видно, что часть желательных штабам Варшавского и Киевского округов линий вошла в окончательный список, а часть линий, от которых штабы находили возможным отказаться, все же оставлены были ГУГШ в списке.

В конечном результате на зап. фронте ВВ намечало постройку 2686 *км* стратегических шоссе.

Проектированная сеть шоссейных дорог обнимала собой пространство западной России до линии рр. Западной Двины и Днепра. Постройку шоссе намечалось выполнить в течение 7 лет, начиная с 1914 г., чтобы „наверстать потерянное время".[1] Представление это рассмотрено было комиссией о путях сообщения в мае и разрешено законом от 24 июня 1914 г., но приступить к постройке помешала на этот раз объявленная 17 июля мобилизация. Постройка стратегических шоссе намечалась,[2] кроме запада, на Кавказе, в Забайкалье и Приморской области.

Финансовые затруднения страны, о которых напоминал представитель министерства финансов в междуведомственном совещании 12/XI — 1912 г., заставили ген. Данилова заявить на том же совещании о временном отказе ВВ от постройки военных дорог на территории Петербургского, Одесского и Сибирского в. о.[3]

Что касается Приамурья, то ВВ, неуверенное в миролюбии Японии,[4] настаивало на выполнении намеченной для Дальнего Востока строительной программы в 832 *км* шоссе.[5]

Война помешала постройке и этих шоссе. Работы не начинались.

На Кавказе план шоссейного строительства установлен был отдельной программой, согласованной ВВ с МПС в апреле 1911 г. и частично проводившийся в жизнь по смете МПС.

Всего на Кавказе намечалось в 1-ю очередь постройка 298 *км* шоссе и расширение некоторых участков старых шоссе.[6]

Вообще до войны 1914 г. на шоссейные дороги Закавказья, имевшего одну единственную железнодорожную линию: Баку — Тифлис — Эривань — Джульфа, правительство обращало большое внимание: шоссе здесь служили главными путями сообщений

---

[1] Как было сказано, последние перед войной 8 лет постройка шоссе не производилась, но изыскания около 1 239 *км* шоссе все же были сделаны.

[2] Доклад н-ку ген. штаба 14/VIII — 1909 г. В. И. Арх., д. № 126884.

[3] В. И. Арх., д. № 186463, стр. 30.

[4] По сведениям ГУГШ, Япония занималась в 1911 — 12 гг. усиленным дорожным строительством в Корее. В. И. Арх., д. № 179491.

[5] Представление в. м-стра в Гос. думу от 19/X — 1913 г. № 1399 о постройке шоссе: Хабаровск — Ник. Уссур.; Ник. Уссур. — Раздольное; Раздольное — Шкотово и Раздольное — Барабаш. В. И. Арх., д. № 179491.

[6] Намечалась постройка участков: 1) Ольшаны — Нариман — турецкая гр. — 22 *км*; 2) Игдырь — Чингильский пер. — 35 *км*; 3) Каракола — Игдырь — 25 *км*; 4) Игдырь — Каравансарайский пер. — 32 *км*; 5) Технис — Башкей — 62 *км*; 6) Каракола — Ахтинский пер. — 52 *км* и 7) Дигор — Камбинская — переправа — Хаджи — Байран — 69 *км*. В. И. Арх., д. № 179491, стр. 11.

как между городами, так и подъездными путями к ж. д. Поэтому на шоссейные дороги Закавказья, особенно Эриванской губ. и Карской области, ежегодно тратились значительные суммы.

Заключение. Итак, в деле постройки государственных и стратегических шоссе в России мы видим следующее:

1) Отсутствие последовательности в строительстве, а еще более в заведывании, постройке и эксплуатации шоссейных дорог, а как результат сего — неустойчивость дорожной политики.

Конечно, сравнивать железнодорожную и шоссейную сеть данного района нельзя — слишком велика разница между ними по существу, но, исходя из положения, что оба вида транспорта взаимно дополняют друг друга и что на шоссе надо смотреть, как на совершенно необходимые для жизни железнодорожной сети подъездные пути, развитие которых должно итти пропорционально развитию ж. д. с превышением числа их над последними, постройка шоссе должна была итти на ряду с железнодорожным строительством, превышая его.

2) Крайне слабое оборудование западной полосы шоссейными дорогами, сравнительно с В. Пруссией и Галицией. К Варшаве подходило только 2 шоссе — Ковенское и Брестское, последнее сливалось у Бреста с Киевским, но первое, пролегавшее от Ковно до Варшавы близ немецкой границы, было под ударами противника. Конечно, сеть стратегических шоссе правого берега Вислы несколько восполняла недостаток, но все же восточнее Бреста район почти не имел шоссе. В особенности слабо была развита сеть шоссе в пределах Дубно-Проскуровского района, что делало его мало подготовленным в дорожном отношении.

3) Отдельные районы западной пограничной полосы оборудованы были шоссейными дорогами неравномерно, при одинаковом бездорожьи и одинаковой важности юго-западного и сев.-западного районов. Одной из причин неравномерности оборудования обоих районов можно считать гипноз немецкого могущества, но, конечно, главными причинами, мешавшими выравнять слабо оборудованные шоссейными дорогами районы, были: а) финансовые затруднения и б) отсутствие общей, рассчитанной на ряд лет, программы дорожного строительства, благодаря чему все попытки ВВ испросить кредиты на дорожное строительство встречали отказ законодательных учреждений.

4) Медлительность ГУГШ в деле выработки программы, несмотря на настойчивые напоминания Гос. думы. Шесть лет на то, чтобы приступить к разработке и начать самую разработку программы — срок слишком большой, и это при несомненно благожелательном отношении Гос. думы ко всем начинаниям ВВ в деле реорганизации армии и подготовки страны к обороне, если бы представления ВВ были обоснованными.

Если бы ГУГШ поспешлио хоть на половину с программой, к началу войны мы имели бы лишних несколько сотен *км* шоссе.

ГЛАВА ВОСЕМНАДЦАТАЯ.

Грунтовые дороги района полевого управления.

В шестидесятых годах, не будучи в состоянии строить на средства казны одновременно с железными дорогами шоссейные дороги, правительство тем более не могло принять на себя расходы по улучшению и приведению в годный для пользования вид обыкновенных грунтовых дорог.

Не отрицая значения последних, но не имея возможности финансировать их, правительство вынуждено было передать эти дороги земствам и распорядительным комитетам тех губерний, где земства не были введены.

Все гужевые дороги по их подведомственности можно было разбить на две группы: 1) дороги, содержимые на средства казны распоряжением МПС и 2) дороги ведения министерства внутренних дел, содержимые земскими учреждениями (губ. комитетами).

В ведение м-ва внутр. дел отошли и проселочные дороги, содержимые владельцами, через земли которых они пролегали.

Закон 1 июня 1895 г. являлся первым важным шагом в деле улучшения местных дорог, [1] так как по этому закону земства получили в свое распоряжение ежегодное денежное пособие в размере около 9 млн рублей.

Кроме того, по закону 8/II 1899 г. земства пользовались процентными ссудами на улучшение местных путей. [2]

Состояние грунтовых дорог (губернских и уездных, не говоря уже о так называемых сельских дорогах и проселочных) перед войной, за малым исключением, было весьма неудовлетворительно и, вероятно, немногим отличалось от состояния их в XVIII веке, когда дороги, за исключением мостов через речки и болота, не чинились совершенно, кроме экстренных случаев, и содержание их лежало также на обязанности местного населения. [3]

Неудовлетворительное состояние грунтовых дорог объяснялось: 1) отсутствием укрепления на них проезжей части, 2) неправильным общим устройством этих дорог, и 3) беспорядочным содержанием их. [4] Неисправность грунтовых путей в большой степени

---

[1] Мейен.—Россия в дорожном отношении. Т. I, стр. 4.

[2] Н. Петров. — Несколько соображений, полезных при рассмотрении сметы ПС, стр. 8.

[3] Это относилось к XVIII веку, но то же самое почти полностью применимо и к довоенному периоду XX века. Мейен—Россия в дорожном отношении, стр. 18.

[4] Мейен. — Россия в дорожном отношении.

обуславливалась теми затруднениями, с какими сопряжено было их содержание вследствие неблагоприятных климатических условий, слабой плотности населения, бедности его и недостатка подходящих местных материалов.

Точного распределения дорог по их назначению не существовало, и действовавшая по уставу П.С. классификация оставалась без практического применения в виду условности и недостаточной определенности признаков отдельных разрядов дорог. Отсутствие точного распределения дорог по значению вело к тому, что содержание дорог в одних губерниях относилось всецело к обязанностям губернского земства, в других — уездного и т. д. [1]

Нельзя сказать, чтобы это обстоятельство и плохое состояние грунтовых путей ускользнуло от внимания Упвосо и МПС. Соответствующие мероприятия намечались, но только не были доведены до конца. Так, еще в 1907 г. особое совещание при МПС с участием представителей ВВ сочло необходимым установить разряд шоссейных и грунтовых дорог особого значения, включив в него как магистральные шоссе, так и грунтовые дороги, имеющие особое значение в интересах государственной обороны.

Несколько лучше обстоял дорожный вопрос в Польше и, в особенности, в Прибалтийском крае. Оба эти края по степени обеспеченности всеми видами путей сообщения занимали первое место среди прочих районов Европейской России.

Здесь при помощи шарварковой повинности вместо исправления дорог стали шоссировать их.

Из нижеприведенной таблицы видно, что в 10 коренных губерниях западного края на 1,06 *кв. км* (1 квадратная верста) приходилось грунтовых дорог: [2]

Название губерний	2,13 *м* (погонная сажень)	
	Камен. одеж.	Грунтовых
Варшавская	58	120,6
Калишская	39	98,9
Келецкая	34,8	53,3
Ломжинская	40,6	77,5
Люблинская [3]	20,5	9,9
Петроковская	41,1	53
Плоцкая	40,7	66,9
Радомская	34,3	76,9
Сувалкская	34,8	10,8
Седлецкая	35,1	—

[1] Мейен.—Россия в дорожном отношении.
[2] То же.
[3] То же.

Для ВВ имело огромное значение наличие хотя бы сносных гужевых дорог в районе первоначального развертывания и наступления армий. Как бы ни была богата сеть шоссейных дорог края, без грунтовых путей в районе расположения и действия войск армия обойтись не могла. Эти проселковые дороги являлись насущной необходимостью для армий: чем гуще и лучше была эта сеть, тем легче и быстрее происходил подвоз снабжения.

В нижеприведенной таблице сведены цифры, показывающие степень обеспеченности грунтовыми дорогами губерний пограничной полосы в районе развертывания армий. В этой таблице (показывающей число погонных метров шоссейных и грунтовых путей, приходившиеся на 1 *кв. км* площади) губернии расположены в нисходящем порядке по степени обеспеченности грунтовыми путями сообщений. [1]

Наименование губерний	Площадь в *кв. км*	На 1 *кв. км* площ. приходится в *м*		Примечание
		Шоссейн. дор.	Грунтов. д.	
Курляндская	23 747	1,9	157,2	
Лифляндская	39 995,5	3,4	146,6	
Эстляндская	17 306,3	—	118,5	
Ковенская	35 314,6	4,9	88,9	
Гродненская	33 900,8	17,7	79,5	
Виленская	36 825,3	4,7	67,9	
Подольская	36 921,7	8,5	60,37	
Витебская	38 649,5	4,6	62,4	
Киевская	44 777,9	3,3	50,6	
Могилевск. н/Д [1]	42 134,6	7,7	48,70	
Волынская	63 036,8	7,3	39,1	
Минская	80 152	2,6	36,7	

Данные таблицы подтверждают положение, что степень густоты грунтовых дорог зависит от степени культурности края и населенности его. Три губернии Прибалтийского края в этом отношении резко выделялись от прочих. За ними шли менее обеспеченные, но все же достаточно богатые дорогами — Ковенская, Гродненская и Виленская губернии. В Прибалтийском районе преобладавшим типом грунтовых дорог были гравийные.

Плохое состояние дорог местного значения хорошо было известно ГУГШ: ежегодные рекогносцировки пограничной полосы

[1] В Могилевской губ. земских дорог не было. Все грунтовые дороги содержались общенатуральной повинностью населения и улучшение полотна дороги состояло в прорытии канав для отвода воды, засыпке колей и укладке фашинника с засыпкой землей.

офицерами генерального штаба трех западных пограничных округов давали богатый материал для суждения о состоянии гужевых дорог и должны были напоминать ГУГШ о необходимости принять какие-то меры для возможности пользования этими путями.

Но, видимо, ГУГШ рассчитывало на маневренную войну и мимолетную потребность в дорогах данного района, полагая возможным обойтись одними саперными частями, и никаких расчетов в мирное время на потребное число дорожных отрядов не делало. Переход от маневренной войны к позиционной поставил на очередь вопрос широкой организации дорожных отрядов разного вида при армиях фронта.

Уже в конце 1914 г. армии юго-западного фронта почувствовали необходимость в создании „путейских отрядов“ и с помощью Варшавского и Киевского округов путей сообщения приступили к организации дорожных отрядов первоначально в числе 18 на весь фронт.

За юго-западным фронтом последовали и другие. К 1916 г. дорожными организациями разных видов были насыщены все фронты, что позволило широко развернуть дорожные работы.

Что это были за организации, как они и где работали и на каких основаниях, — будет указано ниже, пока же отметим, что почин в формировании дорожных отрядов исходил не сверху, а снизу, от армий фронта.

Каким образом был упущен из вида еще в мирное время этот важный вопрос ГУГШ и Упвосо — непонятно.[1]

Это обстоятельство является тем более непонятным, что, намечая формирование автомобильных рот и мотоциклетных команд, снабжая штабы большие и малые (до дивизий вкл.) автомобилями, Упвосо знало, что ограничиться одними шоссейными дорогами, по незначительности их сети, для автомобильного транспорта было нельзя, что прифронтовые дороги в большинстве недоступны для движения тяжелых экипажей и что если не перед фронтом наступающих армий, то во всяком случае в тылу их гужевые пути сообщения должны быть кем-то ремонтируемы.

Вот этот-то вопрос не только не был заблаговременно разрешен Упвосо, но о нем, повидимому, ГУГШ и не вспомнил.

---

[1] В. И. Арх., д. № 207728.

ГЛАВА ДЕВЯТНАДЦАТАЯ.

Полевые ж. д. — Наличные запасы железнодорожного имущества паровой и конной тяги. Расчет потребности в нем.

Полевые ж. д.

Приступив к заготовке имущества для полевых ж. д. узкой колеи паровой и конной тяги еще задолго до намеченных Сухомлиновым реформ армии, Упвосо до 1910 г. не готовило специальных железнодорожных частей для обслуживания этих парков и эксплуатации построенных полевых ж. д. в военное время.

Никаких планов использования парков для постройки полевых ж. д. при наступлении Упвосо не имело, но размещением парков в трех пунктах западной полосы (конные узкоколейные — Полоцк и Барановичи, а паровой — Киев) как бы намечало использование их преимущественно на будущем северо-западном фронте, хотя юго-западный фронт более нуждался в полевых ж. д., чем первый.

Парки Сибири и Д. Востока имели свое, давно определившееся предназначение.

До реорганизации железнодорожных частей в 1910 г., все желбаты русской армии были подготовлены для работы только на широкой колее. Единственной узкоколейной частью была Кушкинская отдельная рота. Правда, в программах занятий желбатов были сведения и о полевых ж. д., но какое же представление об этих дорогах, постройке и эксплуатации их мог получить личный состав желбатов, в инвентарном имуществе коих, кроме чертежей и иногда моделей узкоколейных паровозов, вагонет и верхнего строения полевых ж. д., ничего не было, и которые в укладке их никогда не практиковались. Батальоны, в пунктах расположения которых стояли парки узкоколейных ж. д., могли знакомиться с имуществом парков лишь в сараях, где было сложено это имущество, практики же в укладке, не говоря об эксплуатации, не было.[1]

Несомненно, желбат, имевший практику в работах по постройке и эксплуатации ширококолейных ветвей, скорее и легче мог освоиться с особенностями постройки узкоколейной паровой ж. д. и эксплуатации ее, чем баталион, совсем не имевший практики.

Постройка конных узкоколейных дорог была еще проще, но

---

[1] Если не считать построенной 2-м Сибирск. желбатом от Хабаровска до Николо-Александровск. пристани на Амуре узкок. ветки паров. тяги 24 *км* длиной. Ветку эту разрешил построить „для практики" ком. войск. Приам. в. о. в 1911 г. На ветке было движение в течение года $1^1/_2$ пары поездов. В. И. Арх., д. № 186766.

все же в приемах постройки и эксплуатации полевых ж. д. были особенности, отличавшие их от дорог нормальной колеи. Незнание этих особенностей и некоторых приемов постройки и эксплуатации их могло свести к нулю все выгоды, ожидаемые от полевых дорог, главным образом, в отношении скорости постройки их.

Основное требование, предъявляемое к полевым ж. д. (особенно конной тяги), заключается в том, что скорость их постройки должна равняться средней скорости суточного продвижения крупных войсковых масс, для обслуживания которых они придавались (7 - 8 *км* в день).

Этой скорости, как показала практика войны, русские желбаты не могли достигнуть, в то время как немцы легко проводили по 9 *км* паровой полевой дороги в сутки против $1^1/_2$ - 2 *км* русских.

Успех достигается только практикой. Поэтому знать особенности полевых узкоколейных ж. д., а главное, практиковаться в постройке и эксплуатации их для желбатов было совершенно необходимо, а этого-то и не было.

Инвентарное имущество парков русских полевых ж. д. почти ничем не отличалось от принятых противником образцов.

Наличные запасы имущества полевых ж. д. и расчет потребности.

Опыт русско-японской войны указал на некоторое несоответствие существующих табелей имущества конных полевых ж. д. штатам обслуживающих их частей. Сейчас же после этой войны при Упвосо была образована комиссия для разработки вопроса о штатах и материальной части конных дорог. Работы этой комиссии выяснили,[1] что на каждый из 24 армейских корпусов, сосредоточиваемых на западном фронте, надо иметь 153 *км* конных и 26,5 *км* паровых узкоколейных дорог, что соответствовало потребности:

1) конно-переносных ж. д. 1 272 *км* (53 × 24) и
2) паровой тяги в 636 *км* (26,5 × 24).

В наличии же имелось в 1907 г.: конной тяги — 426 *км*, паровой — 160 *км*, т. е. для доведения имущества полевых ж. д. до исчисленной нормы требовалось заготовить:

а) с конной тягой . . . . 1 272 — 426 = 846 *км*
б) с паровой » . . . . 636 — 160 = 476 *км*.

Учитывая слабое развитие постоянных железнодорожных путей, также недостаток в коневых средствах для транспортов, для Кавказа необходимо было норму, причитающуюся для Европейской России, увеличить вдвое, и потому для обеспечения мобилизационной потребности 4 кавказских корпусов, по мнению ГУГШ, требовалось иметь путей с конной тягой 424 *км* (106 × 4) и с паровой тягой 212 *км* (53 × 4). Стоимость всей потребности полевых переносных ж. д. выражалась значительной суммой в 25 650 000 руб.,[2] которая и испрашивалась Упвосо.

---

[1] В. И. Арх., д. № 100, стр. 107.
[2] Объяснительная записка к перечню мероприятий ГУГШ. В. И. Арх., д. № 20.

До приведенных норм и приходилось в период с 1907 г. до начала 1914 г. пополнять имущество полевых ж. д., заготовка которого до начала войны не была закончена.

ГУГШ намечало иметь на западной границе 18 стоверстных парков паровой и конной тяги. Имелось в наличии к концу 1907 г. всего $5^1/_2$ стоверстных парков; к 1913 г. закончилось оборудование еще 7 парков, следовательно, из 18 было готово имущество в $12^1/_2$ парках, и дан был заказ еще на 4 парка.

В конце 1913 г. не хватало имущества на $1^1/_2$ парка, а вагонет почти на 2 парка. [1]

Пока мы говорили только о материальном имуществе. Реформой Сухомлинова 1910 г. предположено было иметь в мирное время всего 8 желбатов узкой колеи, из них 3 паровой тяги[2] и 5 конной.[3]

Что касается новых формирований, то планом предусматривалось на военное время формирование 1 батальона паровой тяги и 4 конной, с доведением общего числа узкоколейных батальонов до 12.

Собственно для „тяги" вагонет служили так называемые эксплуатационные бригады (1-я и 2-я), состоявшие каждая из 4 эксплуатационных батальонов. 3-ю бригаду формировать при мобилизации не предполагалось впредь до окончания опытов с тракторной тягой, которой думали заменить конную.

Окончательное осуществление всех мероприятий отнесено было к 1917 г., т. е. к четвертому и последнему году призыва на службу дополнительных контингентов новобранцев, поступивших в части войск с 4-летним сроком обязательной действительной службы.[4]

Теоретический расчет количества паркового имущества узкоколейной ж. д., казалось, в полной мере отвечал действительной потребности. Оказалось иное. Вскоре после начала войны как количество заготовленного имущества (парковый инвентарь), так и число желбатов узкой колеи признано было начвосоверхом недостаточным.

Между тем, по расчетам того же Упвосо, основанным на наличии имевшихся запасов полевых конных ж. д., количество эксплуатационных батальонов, подлежавших формированию по расписанию 1910 г., равнялось 24. Батальоны эти мобилизационный отдел ГУГШ предполагал сформировать при мобилизации частью из запасных, частью по вольному найму. Из числа этих 24 батальонов — 8 предназначались для западного фронта, 4 для Кавказа и 12 для Сибири.[5] Назначение это, по мнению мобилизационного отдела, могло быть возложено на ополчение. В Евр. России следовало сформировать 8 дружин — по 4 для 1-й и 3-й армий.[6]

---

[1] В. И. Арх., д. № 1234.
[2] 3-й, 6-й и 8-й.
[3] 5-й, 7-й, 2-й Кавказский, 1-й и 2-й Сибирские.
[4] В. И. Арх., д. № 186038.
[5] Эксплуатационный батальон по штату 16/V 1910 г. состоял из 6 рот.
[6] Доклад военного министра № 194 от 17/VI 1910 г. В. И. Арх., д. № 126609, стр. 18.

Несоответствие потребности железнодорожных частей и паркового имущества наличию можно объяснить тем, что теоретический подсчет потребности основан был на числе наличных корпусов мирного времени. Новые формирования, почти удвоившие число корпусов, не были учтены, так же, как и потеря паркового имущества при колебаниях фронта. Основываясь на результатах опытов мирного времени по испытанию механических двигателей, начвосоверх ген. Ронжин для пополнения запасов паркового имущества потребовал через ГВТУ заказа за границей тракторных парков, а через ГУГШ — формирования железнодорожных частей (2 тракторных батальонов). Повлияла на это решение и трудность получить конский состав.

Эти тракторные парки, заказанные ГВТУ в Америке, представляли собой такую же новинку в русской армии, как и автороты.[1]

Первая партия тракторов должна была прибыть к маю 1916 года.

К концу 1915 г. начали иссякать резервы квалифицированных солдат, не говоря уже об офицерах. Тех и других приходилось разыскивать и подбирать во всех частях войск, не исключая военной промышленности. Когда число специальных технических частей и команд, почти или совсем не имевших применения в армии до войны, возросло до огромных размеров, в таких же размерах возросла и потребность в специалистах. Откуда же мог надеяться начвосоверх получить новые тысячи специалистов офицеров и солдат, и притом из области столь узкого (сравнительно) применения в России до войны, как специалистов по двигателям внутреннего сгорания.

Одних тракторных машинистов для этих новых частей требовалось около 370 чел. на батальон, а заказано было ГУГШ подготовить комплект специалистов для двух тракторных батальонов, да еще с запасом.

Впрочем боевого применения тракторные парки, опоздавшие прибытием, не имели; не потребовалось и массы специалистов для них.

---

[1] На каждую тракторную дорогу, протяжением в 100 *км*, требовалось по расчетам начвосоверха не менее 220 тракторов и 1 036 вагонет. Подъемная сила вагонет была та же, что и обыкновенных вагонет конных парковых, т. е. 2 *т*, но только вагонеты были усилены конструктивно для тракторной тяги.

Звенья пути (также обыкновенного типа) требовали соответствующего усиления для прохода тяжелого трактора.

Движение намечалось поездами-пакетами. Каждый поезд из 8-10 вагонет должен был поднимать нормально до 20 *т*. Средняя скорость движения поезда 8 *км* в час. В сутки рассчитывалось доставлять в конечный пункт дороги от 600 до 650 *т* грузов разного рода.

ГЛАВА ДВАДЦАТАЯ.

Железнодорожные войска после русско-японской войны. — Реорганизация железнодорожных войск. — Комплектование. — Штаты. — Обучение. — Заключение.

Железнодорожные войска после русско-японской войны.

Среди технических войск русской армии едва ли были другие войска, кроме железнодорожных, которые на протяжении ряда лет (с 1905 до 1914 г.) отнимали бы столько времени на обсуждение вопросов их организации, обучения, подчиненности и проч., причем два управления (ГВИУ и ГУГШ — в лице Упвосо) оспаривали право „ведать железнодорожными войсками".

В короткий период мирного времени после русско-японской войны, железнодорожные части строились и перестраивались, расширялись числом единиц и сокращались, сводились в бригады и снова разбивались на отдельные батальоны и роты; обучались то раздельно, специализируясь — одни на широкой, другие на узкой колее, то стремясь к универсальности... подчинялись то ГВИУ, то ГУГШ, то ГВТУ, имея одновременно части и притом лучшие, фактически подчиненные лицам, не принадлежавшим к органам ВВ.[1] Поэтому обучение и подготовка к предстоявшей железнодорожным войскам огромной работе на театре войны были далеко не высшей степени совершенства.

По расформировании в 1906 г. созданных на время русско-японской войны резервных желбатов (2-й, 3-й и 4-й) и по приведении в том же году 2-го и 3-го действующих желбатов к штатам мирного времени, состав железнодорожных войск к 1/I 1907 г. принял следующий вид:

В Европейской России находились: 1-й, 2-й, 3-й и 4-й желбаты, в составе пяти рот мирного времени каждый.[2]

На Кавказе был 1-й Кавк. желбат 4-ротного состава военного времени.

В Туркестане — 1-й и 2-й Закаспийские желбаты 6-ти ротного состава военного времени каждый и отд. Кушкинская полевая жел. рота.

В Приамурье — Уссурийская железнодорожная бригада 2-х баталионного состава, по 4 роты военного времени каждый.

---

[1] Отд. железнодорожный полк в „ведении" дворцового коменданта и Заамурская бригада погр. стражи, подчиненная м-стру ф-сов.

[2] 1-й батальон — Петербург, 2-й — Барановичи, 3-й вр. в Дмитрове, Моск. губ., 4-й — в Яблонне возле Варшавы.

В Манчжурии — Заамурская железнодорожная бригада — 4 батальона, или 24 роты усиленного состава.

Всего к 1 январю 1907 г. состояло: 13 батальонов и 1 отд. рота (69 рот). Туркестанская, Уссурийская и Заамурская бригады стояли на эксплуатации ж. д.: Средне-Азиатской, Уссурийской и Восточно-Китайской.

На эксплуатации Закавказских ж. д. находился 1-й Кавказский желбат, а по линии Савеловской ветви Северных ж. д. — 3-й желбат.

4-й желбат был разбит на части: около 2 рот находилось на постройке военной Ковель — Вл.-Волынской ж. д., одна рота (2-я) этого батальона находилась в командировке в Иркутском в. о. (с. Кокуй возле Сретенска) для обслуживания парка переносных ж. д.

Действующие желбаты содержались по штату в числе 700 человек каждый, кроме Кавказского желбата, имевшего 818 человек. Отдельная Кушкинская желрота имела 286 человек, а роты для эксплуатации полевых ж. д. состояли каждая из 268 человек.[1]

По штату военного времени, действовавшему в период моб. расписания № 18 восстановленное, каждый желбат должен был иметь 1 112 человек.

Кроме Кавказского желбата, каждый действующий желбат при мобилизации получал из запаса по 412, а резервные по 1 007 человек.[2]

Добавка при мобилизации такого числа запасных, несомненно, должна была сильно понижать боевую готовность желбата.[3]

В последующие за русско-японской войной годы командующие войсками пограничных округов в своих отчетах неизменно указывали на необходимость иметь желбаты в одинаковом составе в мирное и военное время.

Если, тем не менее, явление это имело место вплоть до войны 1914—1918 гг., то, главным образом, по причинам экономическим.[4]

После русско-японской войны первой задачей Упвосо явилось восстановление организации железнодорожных частей.

В комиссии ген. Поливанова, созданной в 1906 г. для рассмотрения вопроса о новых потребностях и расходах, намеченных в. министерством к осуществлению в 3-летие 1904—1908 гг., с целью привести нашу армию на высоту современных требований, Упвосо по плану наиболее неотложных мероприятий по ГУГШ, в который вылилась работа к-сии Поливанова, зафиксировало следующие мероприятия на 1906—1907 гг.:

---

[1] В. И. Арх. Д. № 55 по описи Упвосо.

[2] 3 бригады: Туркестанская, Заамурская и Уссурийская содержались по штатам военного времени и потому не пополнялись при мобилизации.

[3] Причины этого ухудшения будут ясны из последующего изложения вопроса о пополнении желбатов.

[4] Содержание одного желбата обходилось в год: по штату м/в (№ 47 кн. II св. шт. 93 г.) в 638 тыс. руб., а по штату военного времени — 786 тыс. руб. т. е. разница в год 148 тыс. р. В. И. Арх., д. № 100, стр. 1.

В Европейской России и на Кавказе: 1) содержание 2-го, 3-го и 4-го желбатов по штату военного времени; 2) сформирование и содержание 2 новых желбатов (с постройкой казарм); 3) сформирование и содержание 8 желрот, считая в мирное время по одной кадровой роте на парк в 100 *км*; 4) обеспечение полевыми ж. д. половинного числа корпусов; 5) постройку складов для имущества и казарм для этих 8 рот; 6) заготовление неприкосновенных запасов для желрот при развертывании их в батальоны.[1]

В Туркестане намечалось: 1) формирование 2-го желбата из Кушкинской желроты; 2) заготовка неприкосновенных запасов имущества для формирования 4-ротного желбата; 3) обеспечение полевыми переносными ж. д. 2 корпусов и постройка складов для имущества.[2]

Для Омского, Иркутского и Приамурского в. о.: 1) обеспечение полевыми переносными ж. д. 4 корпусов; 2) создание резервного парка конного пути в 100 *км*; 3) постройка складов для имущества на 100 *км* конного и 50 *км* парового пути; 4) сформирование и содержание 6 желрот и постройка казарм для них, а также заготовление неприкосновенного запаса для них же.[3]

Этот длинный перечень формирований, заявленный Упвосо в комиссии, был составлен не на основании какого-либо общего плана или программы строительства ж. д. войск, выработанного ГУГШ, а по инциативе XXV отделения Упвосо (железнодорожного), не имевшего на этот предмет никаких указаний, и все же часть намеченных мероприятий была проведена, а часть отклонена за отсутствием средств.

Реорганизация железнодорожных войск.

Предпринятая Сухомлиновым общая реорганизация армии коснулась железнодорожных войск. В своей „записке о мероприятиях по государственной обороне", говоря о недостатках в организации некоторых категорий войск военных сообщений, Сухомлинов прибавляет: „кадров этапных войск нет вовсе... железнодорожные войска хотя и имеются, но предназначаются исключительно для обслуживания ширококолейных ж. д., необходимо же иметь также особо обученные части для обслуживания узкоколейных ж. д., как паровой, так и конной тяги... также ощущается недостаток в автомобильных частях, которых пока нет вовсе.[4] И далее: „для большего соответствия с оперативными потребностями армии признано необходимым уменьшить число железнодорожных частей, предназначенных для обслуживания дорог широкой колеи, и сформировать железнодорожные части, предназначенные для эксплуатации полевых ж. д., упразднив, однако, для однообразия организации существующие для последней цели отдельные желроты. В общем, из числа существующих железнодорожных частей

---

[1] В. И. Арх. д. № 20, по описи Упвосо, стр. 26.

[2] В. И. Арх. д. № 100, по описи Упвосо, стр. 26.

[3] В. И. Арх., д. № 20, по описи Упвосо, стр. 144.

[4] „Записка о мероприятиях", подписанная в конце 1909 г., стр. 43. В. И. Арх., д. № 181349.

предназначено к расформированию для потребностей новой организации желбатов широкой колеи пять и отдельных желрот — 6" (все это расформирование давало экономию в 243 оф., 9 672 солдат и 100 лошадей).[1]

Намечая расформирование пяти желбатов, ГУГШ, прежде всего, руководилось принципом экономии в расходах при реорганизации армии.[2]

Батальоны расформировывались, точнее — переформировывались, не потому, что в них не было надобности, а потому, что не было разработанного плана использования железнодорожных войск в случае перехода границы и постановки желбатов на эксплуатацию головных участков своих и неприятельских ж. д. (Галиция).

К началу намеченной Сухомлиновым реорганизации наличные железнодорожные войска, кроме Заамурской железнодорожной бригады, состояли из 10 желбатов и 3 отдельных рот, предназначавшихся, как выше упомянуто, исключительно для работы на ж. д. широкой колеи.

Вот этот-то недочет и намерен был исправить Сухомлинов, оставляя на мирное время всего 5 желбатов широкой колеи и 8 — узкой (3 паровой тяги, 4 — конной тяги и 1 батальон — смешанной, т. е. паровой и конной тяги), а в военное время увеличивая общее число их до 19.[3]

В составе 9 желбатов намечалось иметь еще по одной автороте.[4] Организация этих рот вызывалась, по мнению ГУГШ, с одной стороны, выгодой применения к перевозкам тяжестей механических тракторов, а с другой стороны, крайне слабым развитием автомобилизма среди населения, почему установление автомобильной повинности не обеспечивало бы ВВ нужного числа и типа автомобилей.[5] В этом отношении ГУГШ забегало несколько вперед: предполагая приступить к организации авторот, ГУГШ намечало впоследствии превратить эти роты в кадры для дальнейших формирований авто-частей взамен войсковых обозов и транспортов. Впрочем до начала войны ни одной автороты не было сформировано.

Законопроект о развитии вооруженных сил русской армии по „большой программе" был принят законодательными учреждениями, и ГУГШ приступило к проведению его в жизнь.

Упвосо с своей стороны также приступило к реорганизации железнодорожных войск и закончило к концу 1910 г.

Трудности, встреченные на пути формирования некоторых железнодорожных частей, были велики. Стремление сочетать на-

---

[1] „Записка о мероприятиях", подписанная в конце 1909 г., стр. 86.

[2] Этот принцип во многих случаях был руководящим для ВВ.

[3] В военное время соответственно наличному имуществу предполагалось иметь: 7 желбатов широкой колеи, 4 желбата узкой паровой тяги и 8 желбатов узкой колеи конной тяги — всего 19 батальонов.

[4] В. И. Арх., д. № 171349.

[5] Что и подтвердил опыт реквизиции автомобилей при мобилизации по новому закону о „военно-автомобильной повинности.

меченные размеры формирований с возможно более экономным проведением их в жизнь заставляли Упвосо поступаться иногда первоначальными предположениями, видоизменяя их в значительной степени. С особенным трудом разрешался вопрос о формировании при мобилизации эксплуатационных батальонов.[1]

Из наличного имущества переносных узкоколейных ж. д. с конной тягой после русско-японской войны образовался запас в 880 *км* магистрали.[2]

По проекту положения[3] каждый 106-километровый парк требовал для своего обслуживания в военное время формирования особой парковой бригады в составе 1 желбата[4] и одного конского парка из 4 батальонов, предназначенных исключительно для тяги поездов и потому названных „эксплуатационными".

По числу наличных 106-километровых парков таких батальонов намечалось сформировать: железнодорожных 9 и эксплуатационных 33.

Для такого числа батальонов требовалось 34 881 человек и 55 150 лошадей.

Огромные расходы для образования вещевых запасов и такая огромная потребность в мобилизационом наряде (особенно лошадей) заставили Упвосо отказаться от формирования всех 33 батальонов, ограничившись для них особыми кадрами из 229 чел. и 60 лошадей, с укомплектованием их до штата набором погонщиков с лошадьми по вольному найму или по наряду, как для вольнонаемных транспортов.[5]

Таковы были предположения ГУГШ, вошедшие в моб. план № 19.

Вследствие разнообразия назначения отдельных частей, разнообразны были и штаты их, дошедшие до 14 вместо 2 бывших ранее (штат № 5 и 47 кн. II св. шт. изд. 93).

По новой организациии число единиц мирного времени (24) увеличивалось в военное время до 46. До реорганизации было 22 единицы против 23, т. е. почти не менялось. По сравнению со старой организацией число частей уменьшилось на 20 рот (5 батальонов шир. колеи), но зато увеличилось на 25 парковых желрот, 9 авторот и 96 эксплуатационных. Следовательно, центр тяжести новой организации лежал в создании вновь 96 эксплуатационных (и 9 автомобильных) рот. Слабым местом новых шта-

---

[1] В. И. Арх., д. № 182075, стр. 38.

[2] Имущество это находилось: в Евр. России — по 213 *км* в Полоцке и Киеве, 80 *км* на Кавказе (в Карсе) и в Сибири в Кр. Речке возле Хабаровска — 106 *км* и в Верхнеудинске — 268 *км*.

[3] Выработанного в Упвосо на основании опыта р.-яп. войны.

[4] Для технического обслуживания.

[5] Пункты формирования этих кадров выбраны были в местах расположения конно-железнодорожных парков, т. е. в Полоцке 8 кадров, в Киеве—8; в Карсе—2, в Верхнеудинске — 10 и в Красной Речке—4; формирование д. б. произведено при соответствующих технических желбатах, с которыми эксплуатационные батальоны войдут в состав парковых бригад.

тов была малочисленность состава действующих батальонов. Как отражалась эта малочисленность батальонов на обучении, увидим ниже, при ознакомлении с порядком подготовки железнодорожных частей к боевой работе.

Отметим попутно, что новая организация внесла изменения и в порядок подчиненности некоторых железнодорожных частей. Так, первоначально железнодорожные войска Сибири, затем и остальные подчинены были непосредственно начвосо округов, а за начальником Упвосо ГУГШ остались инспекторские права.

Комплектование железнодорожных войск.

Вопросы комплектования железнодорожных войск имели огромное значение в будущей работе их. Согласно существовавшим положениям (пр. ВВ 1904 № 603) офицерский состав железнодорожных частей пополнялся: а) выпуском из инженерного училища или переводом из инженерных войск, б) выпуском из военных училищ,[1] в) переводом офицеров для поручений при З и г) из строя, прикомандированием к железнодорожным войскам и испытанием впоследствии по особым программам. Последние три источника давали совершенно ничтожный % потребности и притом нерегулярно. В итоге — некомплект в частях железнодорожных войск — офицеров.

С 1903 г. железнодорожные войска стали получать офицеров исключительно из военных училищ, в которых не проходится железнодорожная служба. В результате офицеры железнодорожных войск обладали слабым специальным образованием.

Этот недостаток Упвосо предполагало устранить созданием офицерской железнодорожной школы, законопроект о которой представлен был в Государственную думу (в 1913 г.).[2]

Комплектование рядовым составом должно было производиться назначением новобранцев, окончивших училище кондукторов путей сообщения или технические, а также окончивших курс в железнодорожных технических училищах или имевших свидетельства о хорошей службе на ж. д. телеграфистами, машинистами и их помощниками, мастеровыми при механических железнодорожных заведениях, занимавших должности дорожных мастеров, стрелочников, плотников, ремонтных рабочих, укладчиков путей, каменщиков, десятников земляных работ и пр.[3]

Фактически дело обстояло иначе:

На пополнение железнодорожных войск из бывших железнодорожных служащих попадал наименее квалифицированный элемент, дальнейшее обучение коего в рядах желбатов требовало

---

[1] Получивших высшее или среднее техн. образование.

[2] С переходом в 1904 г. железнодорожных войск из ГИУ в ГУГШ, ГИУ прекратило выпуск обучавшихся в инженерном училище в железнодорожные войска. Пришлось довольствоваться офицерами из пехотных училищ. В 1908 г., по данным ГУГШ в железнодорожных войсках было только 24% офицеров с технической подготовкой. В. И. Арх., д. № 49 по описи Упвосо, стр. 34.

[3] Цирк. снош. моб. отд. главного штаба от 15/IX 1908 г. № 1031. В. И. Арх., д. № 128511.

огромных усилий и затраты времени со стороны командного состава. Вообще комплектование желбатов в последние перед войной годы ухудшалось год от года. При инспекторских смотрах в 1911 г. отмечены были батальоны, в которых из новобранцев только половина была из числа служивших на ж. д. и на механических заводах, оказавшаяся при ближайшей поверке простыми чернорабочими. Если к этому прибавить, что до 17% новобранцев прибывали неграмотными, а до 30% малограмотными,[1] то затруднительность выбора и назначения в учебные команды, а также успешного окончания таковых — станет очевидна.

Что же могли получить желбаты при объявлении мобилизации, когда для доведения до штата военного времени требовалось укомплектований до 63% шт. состава.[2]

Весь рядовой состав желбатов по окончании службы зачислялся в запас железнодорожных войск отдельной категорией железнодорожников, образуя т. о. необходимый кадр для пополнения при мобилизации. Запасных железнодорожников не подразделяли по специальностям разных наименований, соответствующих потребностям желбатов, почему по мобилизации желбаты могли получать и получали не то, что им было надобно.

Штаты.

Так как больным местом штатов некоторых желбатов было малое число рядового состава в них в мирное время, остановимся немного на этих штатах.

По новым штатам в желбатах (кроме 2-го, 5-го и 1-го Кавказского) положено было содержать по 21 штаб и обер-офицеру и 630 рядовых.

Расход офицеров каждого 5-ротного батальона представлялся в следующем виде:[3]

Из 21 офицеров батальона (состава военного времени) не менее 2-3 офицеров всегда было в командировке,[4] почему в батальоне никогда не было в ротах младших офицеров, и зачастую приходилось назначать офицеров учебной команды временно командовать ротами.

Это об офицерах, а вот что говорит ген. Добрышин про штатный рядовой состав.

„На инспекторских смотрах все строевые начальники заявляли о полной невозможности, в силу слабого штатного состава, вести зимой специальные занятия, за отсутствием в ротах людей, свободных от внутреннего и хозяйственных нарядов.

„После увольнения в запас и назначения в учебную команду и обучающих молодых солдат старослужащих едва хватает на

---

[1] В. И. Арх., д. № 182362, стр. 72.
[2] Там же стр. 72.
[3] В. И. Арх., д. № 182362, стр. 72. Речь идет о 1-м Кавказск. желбате.
[4] Один всегда находился в офицерской железнодорожной школе, а остальные на изысканиях, на практике, изучении автодела, приемке имущества и пр. В число 1 120 ч. штата воен. времени входили: машинисты и пом. машиниста—227 ч., надсмотрщики и телеграфисты — 66 ч., технич. конторщики по движению—18 ч., техники и др. мастеровые 63 ч.

наряды, почему зимние занятия по подготовке команд специалистов остаются в большей части **только в приказах и по расписанию.**

„Насколько эти зимние специальные занятия важны, видно из того, что согласно вр. положению о специальном обучении в железнодорожных войсках, в каждом батальоне должно быть сформировано 7 команд специалистов, общей численностью в 270 чел. Малочисленость штатов желбата особенно ясна, — прибавляет ген. Добрышин, — если сравнить его со штатом саперного батальона, в котором кроме большого строевого состава содержалось 60 рядов в роте, а в желбате рота 48 рядов.“[1]

Приведенное заключение начальника Упвосо вполне характеризует вопрос о слабости штатов, и это в 1912 г., накануне войны и на третьем году жизни реорганизованных на новых началах и по новым штатам желдорчастей...

Обучение. Обучение железнодорожных войск велось по нескольким программам, причем основной являлась специальная программа № 11 (прил. к ст. 217 кн. VII Св. В. П. 69) для испытания определяемых на службу в железнодорожные войска.

В 1911 г. Упвосо выработало отдельную программу № 18 (для экзамена на чин прапорщика запаса), содержавшую сведения по специальным предметам.

Кроме этих двух программ, были отдельные программы: для учебной команды батальона, по железнодорожному делу для всех классов учебной команды, по классу службы пути, тяги, движения, подрывному делу, автомобильного класса и т. д. всего 10 программ (с № 7 — 17).

По этим программам и обучались железнодорожные войска.[2]

Если теоретическая подготовка железнодорожных войск была более или менее одинакова, то практическая подготовка в разных батальонах иногда значительно отличалась одна от другой.

В батальонах, стоявших на эксплуатации ж. д., она была (судя по отчету об инспекторских смотрах девяти желбатов Евр. России и Кавказа в 1912 г.) выше, чем в батальонах, занимавшихся на полигоне или совсем не имевших практики.

По частным соглашениям с правительственными ж. д. осуществлялись командировки офицеров и рядового состава на ж. д. для изучения своей специальности, чем устранялась необходимость вести изучение на полигонах, что приносило больше вреда, чем пользы.

Работы по укладке пути оставляли в большинстве случаев желать лучшего: рядовой состав плохо знал приемы работ, а офицеры — организацию работ.

---

[1] В. И. Арх., д. № 182362, стр. 70.

[2] В программу № 18 включены были некоторые сведения по спец. предметам, как-то: а) ж. д. спец. колеи, общ. данные по устройству железнодорожного земляного полотна, верх. строение, искусственные сооружения, понятие о мостах, станции и др.; б) полевые ж. д. и в) автомобильное дело и пр.

Хуже других были работы по устройству полотна и постройке мостов, которые всюду были плохо организованы. „При постройке мостов, — говорит ген. Жилинский,[1] — хорошего успеха нигде достигнуто не было. Это объясняется тем, что работы на полигоне не давали практики в организации работы. Выучить строить дорогу на полигоне нельзя“; таково было мнение начальника ген. штаба.

В 1913 г., при рассмотрении в гос. думе законопроекта об отпуске на 1913 г. кредитов на усовершенствование обороны государства, комиссия гос. думы выразила пожелание о скорейшей передаче ВВ для лучшего обучения железнодорожных частей, железнодорожных линий достаточной длины, а также привлечения к государственному железнодорожному строительству желбатов.

Упвосо для этой цели наметило даже продолжить линию военной ж. д. Ковель — Вл. Волынский до Пинска или Барановичей.[2]

Постановка воинской части на совершенно самостоятельную эксплуатацию (как показала практика желбатов) была невозможна: организация железнодорожных войск не соответствовала идее коммерческой эксплуатации дороги, да этого не позволили бы практически и „малочисленные“ штаты железнодорожных частей мирного времени.

Не только Барановичский полигон, но и так называемая „военная“ ж. д. Ковель — Вл. Волынский ни в каком отношении не могли равняться с военной Прусской ж. д. от Берлина на Ютербог, служившей для обучения состава прусской железнодорожной бригады эксплуатационной службе. При длине в 71 *км* эта дорога имела в обращении 8 пар поездов, связана была 4 станциями с правительственными ж. д. и обслуживала три технических учебных поля железнодорожной бригады (в Берлине, Клаусдорфе и Шперенберге).[3]

Недостатки обучения железнодорожных войск понимались Упвосо. Попытки улучшить постановку дела были, но все усилия оставались безрезультатными по недостатку денежных средств.

Первой причиной недостаточной успешности в деле обучения железнодорожных войск — было состояние части их до войны по штатам мирного времени.

Упвосо вполне соглашалось с требованиями командующих войсками округов содержать железнодорожные части в одинаковом составе в мирное и военное время и неоднократно именно так и ставило вопрос.

Как полумеру в вопросе расширения штата Упвосо проводило вопрос об увеличении числа мл. офицеров в батальонах на 4 ч.[4]

---

[1] Отчет начальника генер. штаба ген. Жилинского военному министру. В. И. Арх., д. № 182362, стр. 72.

[2] Изыскания этого направления составом желбатов от Ковеля до Барановичей производились в 1912 г.

[3] Шмиденке, Средства связи на войне, стр. 27.

[4] В. И. Арх., д. № 182362, стр. 107.

и числа штаб-офицеров в батальоне до 3 [1] и об увеличении числа рядовых содержанием сверх комплекта в некоторых батальонах. [2]

Следующей мерой, кроме сформирования „офицерской железнодорожной школы“ с испытательной при ней комиссией, [3] Упвосо признавало: учреждение должности начальника железнодорожных и технических для связи войск.

Заключение. В ноябре 1913 г. особая комиссия при Упвосо закончила пересмотр и согласование положения о составе, устройстве и обучении железнодорожных войск, а в декабре того же года железнодорожные войска переданы были в ведение ГВТУ. [4]

Работы по пересмотру положения о железнодорожных войсках не были возобновлены, и дело о „положении“ кануло в вечность.

Накануне войны железнодорожные войска, увеличенные в числе отдельных частей, слабых по составу, реорганизованные по плану реформ Сухомлинова (1910 г.), подготовленные удовлетворительно теоретически и отчасти (около $^1/_2$ частей) практически, имея ничтожные скрытые кадры для формирований военного времени, [5] не имея соответственного „положения“ о железнодорожных войсках“, тяготея к органам военных сообщений, с которыми имели тесную связь в предшествующие годы войны и мира, перешли в ведение ГВИУ с тем, чтобы через полгода фактически попасть полностью снова в заведывание во всех отношениях органов военных сообщений.

Припомнив сказанное в начале главы о судьбах ж. д. войск, отметим, какие из этих железнодорожных частей давали в руки высшего военного командования более уверенности в выполнении сложных боевых задач по восстановлению, эксплуатации и разрушению линий ж. д. своих и неприятельских, так как от хода этих работ и умения железнодорожных частей зависит темп наступления армий и степень обеспеченности их предметами снабжений.

1. Число железнодорожных частей, намеченное реформой Су-

---

[1] „3-и штаб-офицеры в жел. войсках по организации 1910 г. суть скрытые кадры воен. вр. и при мобилизации выделяются на формирование второочередных и запасного желбата“. Общая мобпотребность в штаб-офицерах весьма велика и за отсутствием таковых на учете в запасе удовлетворяется выделением 3 штаб-офицеров из первоочередных желбатов лишь в размере не более $^1/_3$ всего требующегося по штатам их числа. В этом заключается весьма существенный недостаток организации железнодорожных войск 1910 г. (письмо Упвосо в Отдел по устр. и сл. войск. В. И. Арх., д. № 182362, стр. 137).

[2] В. И. Арх., д. № 100.

[3] Асхабадская школа должна была закрыться в 1910 г.

[4] Причину передачи выяснить по делам Архива не удалось. Намек начальника генер. штаба на трудность обучения и обеспечения офицерск. составом железнодорожных войск распоряжением ГУГШ (дело 49 В. Уч. Арх.) как будто объясняет причину: неимение у ГУГШ источника комплектования офицерами и явное нежелание ГИУ уделять часть выпускных офицеров из инженерного училища в железнодорожные войска — очевидная междуведомственная вражда и борьба за подчинение, продолжавшаяся с перерывами много лет.

[5] „Скрытые кадры“ состояли всего из 5 офиц. и 200 рядовых, т. е. менее 20% потребности.

хомлинова на военное время, оказалось мало. Уже в сентябре 1914 г., через 2 месяца после начала войны, ГУГШ вошло с представлением о необходимости увеличить число железнодорожных войск на 4 батальона широкой колеи и 1 запасный.

Общее число желбатов на фронтах осенью 1914 г. намечалось довести до 16; быстро решить этот вопрос оказалось возможным вследствие предложения управляющего Китайской Восточной ж. д. ген. Хорвата выделить целую бригаду в 3 т. человек.

Получив бригаду, ГУГШ, в виду требования ставкой новых железнодорожных частей, пытается прибегнуть к испытанному средству: к организации одних частей, путем дезорганизации других, позаимствовать, „если не встретится препятствий со стороны министерства финансов“, возможно большее число специалистов железнодорожников из состава Заамурской ж. д. бригады, но встречает отпор со стороны министерства финансов. [1]

По „большой программе“ к 1 апреля 1916 г. намечалось создать:

1) В течение 1914 г. 5 авторот, а в 1916 г. 1 желбат.

Авторота начата была формированием сейчас же вслед за объявлением мобилизации, а желбаты вместо 1916 г. начали формироваться еще в 1912 г.

Этот 1912 г. помог ГУГШ сократить срок некоторых формирований или разрешить вопрос о них.

Припомним, что на московском совещании начальников штабов пограничных округов в феврале 1912 г. начальник ген. штаба предложил рассматривать переживаемое время как предмобилизационный период... Благодаря этому, наиболее обездоленный железнодорожными войсками Киевский в. о. в конце того же 1912 г. без особого труда получил в добавок к 7-му батальону, сформированному по „большой программе“, еще второй намечавшийся ему желбат (8-й узкой колеи). Правда, ВВ и на этот раз создавало воинскую часть путем использования готовых организаций. [2] В этом же 1912 г. решено было формировать желбат для Петербургского в. о.

Формирование 8-го желбата велось довольно быстро. [3]

В январе 1913 г. перевозка громоздкого имущества парка паровой полевой ж. д. из Кушки в Киев была уже закончена [4] и батальон развернут.

---

[1] В. И. Арх. д. № 182378, стр. 7.

[2] „Ныне, в виду особых соображений, приказано срочно перевезти в Киев для снабжения 8-го желбата имущество Кушкинской желроты. Желбат 8 необходимо теперь же пополнить личным составом до полного его штата мирного времени, использовав для сего полностью состав Кушкинской желроты, как это было предположено положением военного состава 8/VIII 1910 г.“ — писал начальник ген. штаба в докладе военному министру. На докладе резолюция. Сухомлинова: „исполнить“ 5/XII 1912 С. Докладная записка начальника моб. отдела 20/V 1914 № 197. В. И. Арх., д. № 182362, стр. 1, и д. № 302.

[3] Несмотря на отсутствие казарм и помещения для хранения материала.

[4] Доклад н-ка ген. штаба. В. И. Арх., д. № 182362, стр. 19. Этот доклад интересен тем, что начальником ген. штаба просится об утверждении мероприятий,

6-я армия не имела железнодорожной части и ходатайства штаба Петербургского в. о. долго не увенчивались успехом. Об этом же писал Сухомлинову в январе 1913 г. командующий войсками этого округа, [1] выставляя следующие мотивы необходимости желбата для 6-й армии:

1) изъятие из состава войск Петербургского в. о., с подчинением дворцовому коменданту 1-го желдорожного полка, ставило 6-ю армию [2] в тяжелое положение, так как штабом Петербургского в. о. предвиделась возможность по объявлении мобилизации перейти к военной эксплуатации некоторых ж. д.;

2) опасение необеспеченности эксплуатации финляндской железнодорожной сети. [3]

В заключение командующий просил безотлагательно сформировать для Петербургского округа хотя бы желроту.

Вопрос о хранении и уходе за имуществом вновь формируемого батальона намечалось разрешить созданием небольшого кадра (1 кл. ч. + 20 рядовых) в составе 18 сап. батальона.

Сухомлинов ответил на письмо уклончивым обещанием. [4]

Необходимо сказать, что журналом военного совета еще 2/VIII 1912 г. было постановлено формировать в составе войск этого округа с объявлением мобилизации желбат № 12, выделив для этого из штатного состава 1-го железнодорожного полка кадр в 20 оф. и 500 рядовых. [5]

Самое же формирование 12-го желбата началось уже по объявлении мобилизации и совсем не так, как намечено, ибо железнодорожный полк не дал намеченного мобилизационного кадра. [6]

Из сказанного о железнодорожных войсках можно сделать следующие выводы:

1) Значение железнодорожных войск, как войск военных сообщений (а не только технических), и предстоявшая им работа во время войны не были в полной мере взвешены и оценены

фактически давно проведенных, а затем указывается источник покрытия расходов, доходя до такой точности, как указание источника покрытия недостающих 29 р. из сбережений в сумме 248 р. 44 к., получающихся от изменения норм медицинского снабжения в частях полевой артиллерии.

[1] В. И. Арх., д. № 182362, стр. 9. Рескрипт от 24/1 1913 г.

[2] В смысле перевозок по ж. д. в районе 6-й армии.

[3] „Настоящее положение в Финляндии, — писал командующий, — заставляет сильно сомневаться в возможности правильного функционирования в военное вр. ж. д. Придется, почти наверное, с первых дней мобилизации взять финляндские ж. д. в военную эксплуатацию (уч. Гельсингфорс — Петербург). Из уведомлений ГУГШ видно, что потребность в железнодорожных частях для 6-й армии будет удовлетворена сформированием при мобилизации 1-го желбата путем выделения кадра (15 оф. + 320 рядовых) из 1-го железнодорожного полка, но что самое формирование должно быть произведено без участия 1-го полка, который не может принять на себя никаких обязанностей ни по формированию батальона, ни по уходу в мирное вр. за различным имуществом формируемого ботальона". В. И. Арх., д. № 182362, стр. 9.

[4] В. И. Арх., д. № 182362, стр. 9.

[5] Имущество будущего батальона хранилось в Барановичах.

[6] Представление ГУГШ от 24/VIII 1914 г. № 2648. В. И. Арх., д. № 185878, стр. 56.

ГУГШ (в лице Упвосо), в ведении коего железнодорожные войска были почти весь период от русско-японской до начала мировой войны.

2) Предпринимавшиеся Упвосо шаги в сторону исправления некоторых недочетов организации железнодорожных войск (напр., малочисленности штатов, отсутствия деления на специальности и пр.) не были уверенными и настойчивыми.

3) Внимание ГУГШ после русско-японской войны, видимо, все время раздваивалось между Д. Востоком и западом, что можно объяснить дислокацией железнодорожных войск.

4) Желбаты Европейской России, готовясь в мирное время к службе и на широкой колее и на узкой, изучали еще автомобильное дело, готовили „кадры“ будущих авторот, но все эти специальности усваивались в большинстве случаев теоретически, без приобретения соответственных практических навыков, почему подготовку их к боевой работе нельзя признать достаточной.

5) Для практических занятий имелся совершенно не оборудованный Барановичский полигон.

Первые месяцы войны показали, однако, что наши железнодорожные части, несмотря на одностороннюю подготовку и отсутствие достаточной практики в мирное время, быстро пополнили недочеты своего мирного обучения, и работа их на протяжении всей войны в огромном большинстве случаев была очень хороша.

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ПЕРВАЯ.

Этапные войска.—Назначение их и устройство. — Опыт японской войны.

Назначение этапных войск и устройство.

С момента высадки на станции назначения (в районе сосредоточения армии) последнего эшелона последней воинской части, входящей по боевому расписанию в состав армии, она начинает жить самостоятельно.

С этой минуты каждый входящий в ее состав корпус требует регулярной доставки всего потребного ему для жизни и для боя. Доставка эта производится по „военным дорогам".

Цель устройства военных дорог—обеспечить постоянное и правильное сообщение армии с ее базой. Они должны служить путями для удобного и безопасного следования подкреплений и транспортов со снабжениями, отправляемыми в армию, и для обратного вывоза всего, подлежащего отправлению из армии, а в особенности для движения штатных, нештатных и маршевых команд, почты, курьеров и проезжающих, которые не должны направляться иначе, как по этим дорогам. [1]

Железнодорожная магистраль, доставившая части армии на станции назначения, будет первым звеном военной дороги; вторым звеном явится участок шоссейной или грунтовой дороги (или той и другой вместе), пройденный корпусом с его учреждениями от станции высадки до пункта назначения по плану развертывания.

Отдельные звенья (дороги железные, узкоколейные, шоссейные и грунтовые), составляющие военную дорогу армии, сами по себе не выполнят своего назначения без надлежащего технического оборудования их, а также устройства в военно-административном отношении. Последнее же заключается, как известно: в организованном заведывании или управлении военными дорогами, в установлении по ним правильного движения, в военно-административном устройстве на них важнейших пунктов и, наконец, в охране дороги. Забота о выполнении всех этих условий в целом лежит на органах военных сообщений, обслуживание же военных дорог возлагается на так называемые этапные войска, принадлежащие к категории войск военных сообщений и подчиненные НЭХО, в тылу которой проходят военные дороги, и начвосо-фронта. Роль этапных войск на военных дорогах заключается в следующем:

[1] Статья 1-я Положения об этапах в военное время.

Каждая нештатная команда, маршевая рота или отдельные лица, следующие в армию, после высадки на головной станции,[1] чтобы добраться до стоянки части назначения, им не известной,[2] обращаются прежде всего к коменданту местного этапа, который дает им маршрут для дальнейшего следования походным порядком. До штаба корпуса команде приходится сделать иногда не один переход. В теплое время года ночлег в поле не страшен, но осенью и зимой этот вопрос очень важен. Усталым людям, кроме ночлега, нужна горячая пища, отдых, в некоторых случаях медицинская помощь или предметы обмундирования и проч. Все это найдется на попутном этапе, в конце перехода. Этапов на военной дороге несколько, обслуживаются они, во всех отношениях, этапными войсками, размещенными, по этапным пунктам, отдельными ротами (или полуротами), имеющими строевую и хозяйственную организацию, в зависимости от важности этапа и выпадающей на его долю работы. Командир этроты или полуроты, открывшей этап, становится комендантом этапа, с определенным кругом прав и обязанностей. На его обязанности лежит заботиться о продовольствии прибывающей команды, о ночлеге ее, о подаче людям медицинской помощи и проч. Его распоряжением собираются на этапе запасы продовольствия, фуража и топлива, открывается приемный покой, хранится запас обмундирования, обуви и оружия, имеются подводы. На него возлагается также организация охраны военной дороги на территории противника и порядок в прилегающей к этапу местности: он отвечает за правильное направление команд и за безопасность следования этих команд и транспортов. Этапные войска в лице их первичных частиц, этрот или полурот с их строевыми начальниками, дают жизнь военной дороге, делая ее удобной для следования команд до штаба корпуса, где распоряжением коменданта люди команды разбиваются по полкам и направляются уже в последние через штаб дивизий. То же проделывают они со всеми следующими из армии командами, лицами и транспортами, превращая безжизненный участок в здоровую артерию питания армии. При движении корпуса вперед тянется за ним и этапбат корпуса, открывая в тылу новые этапы и закрывая излишние. Этбат— неотъемлемая принадлежность каждого действующего корпуса вместе с участком занятой им военной дороги. Отсутствие этапных войск болезненно ощущается полевыми войсками, нарушая правильную жизнь тыла армии. Таковы вкратце значение и роль в жизни тыла армии этапных войск. Посмотрим, как устроены были этапные войска русской армии.

До русско-японской войны особых этапных войск в русской армии не было. Функции их предполагалось выполнять откомандированными для этой цели строевыми частями. Неудобства,

---

[1] Головной станцией называется последняя станция ж. д., до которой совершается правильное движение поездов.

[2] Следующие в армию команды и отдельные лица получают направление по ж. д. только до станции высадки.

*

происходившие от такого решения вопроса, сознавались строевыми начальниками. Штабы округов, в особенности пограничных, не раз поднимали вопрос о необходимости формирования особых этапных войск, когда обсуждалась необходимость снять со строевых частей обязанность обслуживать этапы и возложить ее на особые этапные войска.

Затем дважды (в 1901 и 1902 гг.) рассматривался вопрос этот на совещаниях начальников окружных штабов.

На этих совещаниях были предложены на обсуждение 3 системы образования этапных частей, спроектированные Варшавским, Виленским и Киевским окружными штабами.

Варшавским округом предложено было содержать в мирное время кадры этапных войск в виде 2 резервных батальонов пятиротного состава на каждую армию, развертывая в военное время каждый батальон в пятибатальонный полк.

Виленский округ считал необходимым увеличить в мирное время состав каждого полка,[1] формируя в нем при мобилизации 17-ю роту (этапную) военного времени.

Киевский округ предлагал назначить на каждый пехотный полк из запаса по 100 чел. излишка против действительной потребности, дабы полки выделяли с объявлением мобилизации из своего состава наиболее слабый в строевом отношении, но годный для тыловой службы элемент.

Совещание 1902 г. признало проект Киевского округа наиболее отвечающим требованию экономии, на основании чего в 1902 г. в Упвосо был выработан проект, по коему предполагалось формировать при пехотных полках этроты из расчета 6 рот на корпус (рота на этап и 6 этапов на корпус).

Кредит на подготовку формирования и содержания запасов этапных рот в округах западной полосы был внесен в бюджетное пятилетие 1904—1908 гг.

В виду возникшей в 1904 г. войны с Японией, осуществление этого мероприятия было отложено, чтобы не обременять казначейство и внести в дело организации опыт войны.

Опыт р.-японской войны. Отсутствие ко времени войны с Японией подготовленной организации тыловых войск повело к формированию их за счет боевого состава армии, или командированию на этапы офицеров и солдат от полевых войск, или же назначением на этапные линии целых строевых частей.

Полуторагодичный опыт деятельности этапов в русско-японскую войну дал достаточно оснований, чтобы установить:

1) Величину этапной команды, необходимой для обслуживания одного этапного пункта: на этап I разряда — 250 ч., на этап II р.— 150 ч. и 90 ч. на этап III р.

2) Число этапных пунктов, открываемых при сосредоточении армии,— по 6 этапов на корпус.

---

[1] В. И. Арх., д. № 177970.

3) Число этапных пунктов каждого разряда (из 6 на корпус),— один I р., два — II р. и три — III р.

Так как на основании этих расчетов для обслуживания 6 этапных пунктов корпуса требовалось 820 ч. ($250\times1+150\times2+90\times3=820$), то для удовлетворения потребности в этапных войсках на основании опыта р.-японской войны ГУГШ считало возможным ограничиться подготовкой 1 батальона на корпус и Упвосо для моб. расписания № 18 восстановленное построило свои расчеты именно на приведенных выше цифрах.

Согласно с этим начальник генерального штаба признал необходимым формировать для корпусов Евр. России и Кавказа по 6 рот на корпус, из коих 4 роты при полевых полках для обслуживания этапов и 2 роты при запасных батальонах в виде резерва для усиления при надобности гарнизонов соответствующих этапов, открытия новых и обеспечения этапного района.[1]

Для удовлетворения первоначальной потребности в этапных войсках с объявлением мобилизации ГУГШ выработало план их формирования):[2]

1) В военных округах Европейской России по этапной полуроте при каждом пехотном полку, т. е. по 1 этбату (4-ротного состава в 1 000 ч.) на каждый корпус, кроме XVI, XXII и XXIII арм. к., при коих намечено формировать: а) при XVI к. 1 этбат и 2 отд. этроты (корпус из 3 дивизий), б) при XXII к. 2 этбата и в) при XXIII к. 2 отд. этроты.

Всего намечено было формировать 27 этбатов и 4 отд. этроты.

2) В Кавказском, Омском, Иркутском, Приамурском и Туркестанском в. о. нормы были увеличены вдвое и предположено было формировать: а) в первых 4 округах по 1 этроте при каждом пехотном и стрелковом полку — всего 15 этбатов; б) в Туркестанском в. о. по полуроте при каждом стрелковом полку — всего 11 отд. этрот.

План этот был принят во внимание при реорганизации армии в 1910 г. и согласно новой организации пехоты в военное время должны были формироваться 42 этбата и 15 этрот.

Из состава этбата мог быть выделяем личный состав для 4 - 8 этапов (смотря по разряду), а из состава этроты 1-2 этапа.[3]

Этапные части снабжались обозом, что придавало им самостоятельность и подвижность и вместе с тем возможность обслуживать хозяйственные надобности этапов.

Комплектование этапных войск намечалось следующим образом:

а) обер-офицерами и унт.-офицерами за счет полков, формирующих этапные полуроты и роты (кадры этрот содержались согласно штатам в мирное время), б) обер-офицерами и рядовыми из запаса, в) рядовыми из числа наименее пригодных для строя в военное время.

---

[1] В. И. Арх., д. № 60 стр. 316, по описи Упвосо.

[2] В. И. Арх., д. № 177970, стр. 39.

[3] Каждая этрота должна была обслуживать 1 этапный пункт I или II разряда или 2 этап, пункта III разряда.

Командирами этбатов намечалось назначать штаб-офицеров из числа предназначенных в мирное время на должность начальников этапных участков. Рядовые — запасные 2 разряда по 100 на этапную полуроту и 200 чел. на этроту.

Недостаток до штатного состава в последних покрывался рядовыми действительной службы, как выше указано, из состава частей, или призываемыми из запаса 1 разряда, наименее годными для службы в строю.

Таким образом, этапные части получали на комплектование:

	Кадров. ун. оф.		Запас 2 разр.	Рядовых действ. службы
	старш.	младш.		
Этапная полурота	1	2	100	22
Этрота	1	5	200	44
Этбат из полурот	8	16	800	176
Этбат из этрот	4	20	800	176
Отд. этрота	2	4	200	44

Лошади поставлялись по военно-конской повинности; обоз — казенный.

Законом 3/VII 1908 г. на заготовление запасов для этапных войск назначено было 2 532 000 руб., но в виду снятия законом 15/IV 1910 г. большей части этого кредита (1 953 171 руб.)— заготовлена была лишь часть запасов (на 578 829 руб.).

По установленной „Положением об этапах в военное время" терминологии, на каждой военной дороге намечалось учреждение начальных, промежуточных, головных и сборных этапов.[1] Название этапов определяло и роль их.

Не останавливаясь подробно на рассмотрении вопросов устройства этапов и работы этапных войск, скажем, что значение последних в деле обслуживания военных дорог и тыла армии чрезвычайно велико.

Это видно хотя бы из того, что в 1916 г. пропускная способность некоторых сборных этапов Юго-Западного фронта доходила вместо намечавшихся в мирное время по опыту русско-японской войны 2 тыс. — до 40 тыс. человек в день, так что в период затяжных боев этроты на некоторых участках и их начальники не выдерживали и недельной работы, требуя смены.

[1] §§ 9, 10, 11, 12 и 15 „Положения об этапах".

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ВТОРАЯ.

Обозные войска, их назначение и роль в военное время; организация мирного времени; развертывание по плану № 19. — Рабочие войска.

Назначение и роль обозных войск в военное время.

Обозные войска принадлежали, подобно этапным, к числу войск военных сообщений и имели очень большое значение в тыловой жизни армии. Обозные войска, в отличие от войсковых обозов, не составляли неотъемлемую принадлежность войсковых соединений, а придавались каждой армии в известном числе целыми обозными батальонами или отдельными транспортами, смотря по обстановке, в виде „обезличенных" перевозочных средств универсального значения, работавших по подвозу и вывозу в тылу армии.

Нося название армейских транспортов и имея строевую организацию, обозные войска назначались: а) для подвоза продовольствия к армии, б) для перевозки продовольствия из мест заготовки в магазины и склады, а также из одних магазинов и складов в другие, в) для подвоза к армии предметов вещевого и интендантского снабжения, а также всевозможных грузов артиллерийского, инженерного и военно-санитарного ведомства, г) для вывоза с театра войны раненых, больных и всего излишнего. [1] Источником формирования армейских транспортов (соединявшихся в обозные батальоны военного времени), являлись кадровые обозные батальоны мирного времени.

Организация мирного времени.

Учитывая трудность содержания в мирное время по экономическим соображениям потребного числа кадров для военных обозных батальонов, ГУГШ предусматривало формирование для тех же целей вольнонаемных транспортов.

После русско-японской войны и демобилизации армии кадровые части обозных войск располагались в западной пограничной полосе в следующих пунктах: в Варшавском в. о. в г. Бельске стоял 1-й кадровый обозный батальон; в пределах Виленского в. о. стояли 2 кадровых батальона: 2-й в Двинске, 3-й в Бобруйске. В Киевском в. о. также два: 4-й в Бердичеве и 5-й в Умани. Все эти батальоны были 4-ротного состава. [2]

---

[1] Положение о транспортах армии.

[2] Имущество кадровых обозных батальонов было сильно расстроено позаимствованиями во время р.-японской войны. Особенно велик был недостаток обоза

Один батальон 2-ротного состава стоял в Тифлисе и две отдельных кадровых роты находились: южно-уссурийская в Никольское-Уссурийском и Кушкинская — в крепости Кушка Туркестанского в. о.

Войска эти формировали в военное время на особых основаниях военные транспорты.

Приступая к реорганизации армии, ГУГШ предполагало реорганизовать и обозные войска на следующих началах: [1] в каждом армейском корпусе в мирное время иметь 1 обозный батальон, обозное депо и обозную мастерскую. В военное время такие батальоны предполагалось развертывать в полки, состоящие из штаба и 4 батальонов: 2 продовольственных, 1 санитарного и 1 вспомогательного. [2]

В мирное время на эти батальоны предполагалось возложить хранение обозного имущества и т. д. [3]

„Большая программа по усилению армии" предусматривала в ряду других мер увеличение существующего штатного состава обозных войск на 150 офицеров и 8 565 солдат, что составляло на долю обозных войск всего 2% от общего увеличения армии.

К частичному выполнению программы Сухомлинова в. м-ство приступило в 1913 г., для чего по закону 10/VII 1913 г. были отпущены средства в размере 14 млн руб. Из них на изготовление обозного имущества Упвосо получило всего 180 000 руб. [4] Поэтому не только преобразования обозных частей остались невыполненными, но не было даже пополнено обозное имущество Обозные войска выступили на войну со старой организацией и материальной частью.

Обучение обозных войск в мирное время велось неудовлетворительно. Главный штаб, создав обозные батальоны, не дал им руководящего начала в виде единого управления и единой специальной программы обучения, почему кадровые обозные батальоны, разбросанные по разным округам, создавали программы занятий самостоятельно, обучаясь каждый по-своему. Обозные батальоны не были объединены одной волей, одним пониманием своего дела, как части пехотные, кавалерийские и т. д.

Командирами кадровых обозных батальонов назначались штаб-офицеры пехоты и кавалерии, причем каждый из них вносил в службу обозных частей свой личный взгляд, соответствующий тому укладу жизни, который сложился в нем на прежней службе. Даже взгляды начальников военных сообщений округов на дело обучения обозных войск были различны: так, начальник военных

и упряжи в 1-м и 3-м кадр. обозн. батальонах. В 1-м недоставало до штата в. вр. 3 467 повозок и 7 255 комплектов упряжи, в 3-м батальоне недоставало 2 356 повозок и 7 131 компл. упряжи. В. И. Арх., д. № 172370, стр. 10.

[1] В. И. Арх., д. № 1229.

[2] В состав последнего должны были входить: 2 фуражных, 2 хлебопекарных транспорта и запасный транспорт с подковами, сапогами и пр.

[3] В. И. Арх., д. № 186038.

[4] В. И. Арх., д. 185978, стр. 10.

сообщений одного из западных округов находил, напр., что к обозным войскам полностью применимы: обучение штыковому бою, ротное учение без рассыпного строя и стрельбы, т. е. ознакомление с простейшими построениями роты на случай „наряда на церковные парады".

Изучались обозными войсками все уставы, вплоть до „положения о препровождении нештатных команд", чего как, известно, никогда от обозных войск и не требовалось, и т. д.

Причину такого ненормального явления следовало искать в отсутствии единой строго выработанной программы обучения. Это обстоятельство было известно и главному штабу, а в частности и комитету по образованию войск. В конце 1907 г. этот комитет разослал опросные листы начальникам военных сообщений Варшавского, Виленского, Киевского, Кавказского в. о. и командирам всех 5 кадровых обозных батальонов и кушкинской и южно-уссурийской рот.

Из сводки полученных ответов выяснилось, что часть кадровых обозных батальонов руководилась в своих занятиях планом распределения годовых занятий и инструкцией для ведения занятий в обозных батальонах, выработанной начальником военных сообщений Киевского округа, другие — всеми уставами, наставлениями и пр., выбирая из них наиболее подходящее.

После изучения собранного материала в 1909 г. была образована комиссия, которая к 15 апреля 1910 г. представила проект устава о службе обозных войск, который после длительных прений в ГУГШ был утвержден.

Развертывание по плану № 19.

По существовавшей организации обозных войск, с объявлением мобилизации каждая рота кадрового обозного батальона развертывалась в обозный батальон из пяти транспортов. Таким образом, каждый кадровый обозный батальон давал 20 транспортов, а все вместе — 100; считая же еще Кавказский батальон (10 транспортов) и обе отдельных обозных роты (10), всего получалось 120 транспортов, или 24 обозных батальона.

Формирование развертываемых при мобилизации обозных батальонов намечалось:

из 1-го кадрового обозн. батальона	1-й и 2-й Бельск	(для 2-й армии)
	3-й — Пружаны 4-й — Кобрин	(для 5-й армии)
из 2-го кадрового батальона	5-й — Вильно	(для 1-й армии)
	6-й — Свенцяны 7-й и 8-й Двинск	для Двинск. воен.— окружн. упр-ния.
из 3-го кадрового батальона	2-й — Витебск	для Минск. воен.— окружн. упр-ния.
	10-й — Борисов	для 4-й армии.
	11-й — и 12-й — Бобруйск	для Минск. воен.— окружн. упр-ния.

[1] Первоначально формирование 2-го обозного батальона намечалось в Гродно, но ГУГШ, находя опасным формирование там войск, перенес таковое после реорганизации армии в Вильну. В. И. Арх., № 171760, стр. 51, и д. № 828.

	13-й — Ровно	для 3-й армии.
	14-й — Изяславль	
из 4-го кадрового батальона	15-й — Бердичев	для Киевск. воен.— окр. упр-ния.
	16-й — Острог	3-я армия.
	17-й — Умань	для Киевск. воен.-окружн. упр-ния.
	18-й — Винница	для 8-й армии.
из 5-го кадрового батальона	19-й — Липовец	
	20-й — Гайсин	

В запасах каждого транспорта имелись повозки старых образцов: 1) парные повозки образца 1884 г., 2) парные облегченные — образца 1886 г., 3) хозяйственные двуколки образца 1890 г. и 4) четверочные фургоны молоканского образца — в неприкосновенном запасе Кавказского обозного батальона. Упряжь была интендантского образца 1884 г.

В Приамурском и Туркестанском округах обе кадровые обозные роты формировали двуколочные и вьючные транспорты. Нормальный состав парного конского транспорта был 183 повозки и 406 лошадей, а вьючного — 362 вьючных лошади.

Полезный груз военных повозок транспорта принят был в 410 — 440 *кг*, поэтому каждый военный транспорт поднимал 72 *т* полезного груза. Вьючные транспорты поднимали только 28 *т* полезного груза.

Кадровый обозный 4-ротный батальон мирного времени состоял из 24 офицеров и 399 солдат и 40 запряженных парных повозок. Таким образом, кадр каждого обозного батальона состоял всего из 10 парных повозок и 20 лошадей. При каждом обозном кадровом батальоне находился склад повозок с упряжью и всеми принадлежностями.

Командирами обозных батальонов, формируемых при мобилизации, назначались штаб- и обер-офицеры соответствующих кадровых обозных батальонов.

Несомненно, Упвосо не могло считать наличие $5^1/_2$ кадровых обозных батальонов достаточным для обслуживания всех армий фронта. В пределах одной только Европейской России с Кавказом, по новой организации армии, намечалось выставить при войне на западной границе 30 пехотных корпусов, [1] которые требовали, придерживаясь намеченных ГУГШ для обозных войск по новой организации норм, [2] 30 обозных батальонов. Но ведь в состав действующих армий по боевому расписанию намечалось включить: 1) 32 резервных дивизии, в пределах Европейской России и Кавказа, 2) 2 сибирских и 1 туркестанский корпус, что требовало еще 3 обозных батальона, или 12 транспортов, не считая резервных дивизий которые, при сведении их в корпусе,

---

[1] В. И. Арх., д. № 175710.

[2] По одному обозному батальону на пехотный корпус, причем этот обозный батальон должен был развертываться в полк из 4 обозных батальонов. В. И. Арх., д. № 182077, 12 стр.

как это и было впоследствии, также требовали придачи обозных частей.

Наконец оставались корпуса Сибирского и Ташкентского в. о., не включенные в боевое расписание. Надо было учесть неизбежность новых формирований и, следовательно, потребность для них обозных войск, словом, надо было считать не менее 50 обозных батальонов, или 200 транспортов, а их, по наличным кадрам, было всего 120.

Выход из этого положения Упвосо намечало в формировании вольно-наемных транспортов в пределах Евр. России и Кавказа, [1] что и было широко использовано в период войны.

Рабочие войска. К числу войск военных сообщений относится и группа „рабочих железнодорожных войск".

Потребность в этих войсках вызывается следующим: в мирное время воинские грузы снабжений всякого рода, сдаваемые на станциях ж. д., грузятся в вагоны и выгружаются средствами самой ж. д.

В военное время артелей грузчиков на ж. д. не будет, в особенности на конечных станциях головных участков, при которых закладываются расходные магазины. К тому же станции эти будут всегда под угрозой либо артиллерийского обстрела, [2] либо налетов неприятельских эскадрилий, [3] и ни в каком случае работа железнодорожных агентов, а вольнонаемных грузчиков тем более, на таких станциях в сфере боевых действий считаться надежной не может. Поэтому эти станции должны обслуживаться в отношении грузовых операций, вызываемых нуждами армий, организованными воинскими командами. Такими командами и являлись рабочие желроты из ополченцев и запасных старших сроков службы.

Помимо работы под огнем, требующей наличия дисциплинированных команд, количество грузов всякого рода, прибывающих в армию на выгрузочные станции, так велико, что малочисленные артели грузчиков обычного состава и не справились бы с выгрузкой, тем более что сроки на освобождение станций от груженых вагонов крайне малы, простираясь обычно от 3 максимум до 12 часов.

Быстрое освобождение головных и прочих разгрузочных станций в районе полевого управления от излишних вагонов совер-

---

[1] Пунктами формирования по расп. № 19 намечались: Нов.-Волынск, Овруч, Житомир, Радомысль, Киев, Бердичев, Липовец, Сквира, Васильков, Черкассы, Канев, Чигирин, Звенигород, Тараща, Умань, Брацлав, Гайсин, Ольгополь, Ямполь, а на Кавказе: Ардаган и Эривань. В. И. Арх., д. № 130522, стр. 26.

[2] В декабре 1926 г. днем дважды была обстреляна дальним артиллерийским огнем немцев в районе 5-й армии ст. Двинск Сев.-Зап. ж. д., причем были повреждены пути, разбито несколько вагонов и разрушена часть паровозного депо. Стрельба велась, как впоследствии выяснилось, с позиции немцев под городом Александровском, в 35 верстах по прямой линии от станции.

[3] Налет немецких эскадрилий на ст. Луцк в июле 1916 г., имевший следствием взрыв 80 тыс. артиллерийских снарядов и гибель более 1 650 *т* грузов снабжений.

шенно необходимо для предупреждения забивки головных участков порожними вагонами.

Такие забивки головных участков с поражающей быстротой распространяются в глубину и передаются на примыкающие дороги, вызывая временный паралич движения всей магистрали и нарушение питания армии.

Опираясь на опыт русско-японской войны и на пример Германии, формировавшей для этой цели железнодорожные рабочие роты, ГУГШ намечало по плану № 19 формирование с объявлением мобилизации некоторого числа рабочих рот.

Никаких кадров для рабочих частей в мирное время не имелось.

Впрочем, в этом не было и надобности, так как ни специального обучения, ни имущества рабочие войска не требовали, обозов не имели, довольствовались при ближайшем этапе или продовольственном пункте, имея организацию, подобную дружинам государственного ополчения. [1]

При формировании рабочих войск в виде отдельных рот исходили из расчета, что для каждого корпуса в среднем ежедневно погружается до 40 вагонов, почему по опытным данным Упвосо [2] необходимо было назначать по одной рабочей роте на корпус.

Всего по расписанию 1910 г., на основании этих расчетов, Упвосо предусмотрено было формирование с объявлением мобилизации 42 рабочих рот. [3]

Число это оказалось недостаточным; количество разного рода грузов, прибывавших в армию, было так велико, что наличные рабочие роты не справлялись: пришлось прибегнуть к дополнительному формированию рабочих рот из ополченцев, а местами — из военнопленных славян.

---

[1] Во время войны рабочие части сводились в дружины, будучи в то же время распределены отдельными ротами по разным станциям линий, и находились в полном распоряжении ЗК., перебрасывавших их по мере надобности со станции на станцию.

[2] По данным Упвосо, на разгрузку вагона с интендантским грузом требуется 8 рабочих и 3 часа времени. Рассчитывая на 3 смены и 10% в резерв, на каждый корпус требовалось 132 рабочих, а учитывая и другие нужды — в среднем рота на корпус.

[3] Расчет следующий: для 1-й армии — 8, для 2-й — 7, для 3-й — 10, для 4-й—5, для 5-й—6, для 6-й—3, для 7-й—3. Всего 42. В. И. Арх., д. № 126609, стр. 18.

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЯ.

Снабжение армии автоимуществом и автовойска.

До 1912 г. работа ГУГШ по обеспечению армии автомобильным имуществом и специальными автомобильными частями велась очень слабо. Первые шаги Упвосо к разрешению вопросов, давно решенных на западе, по новизне дела и из-за невозможности расходования крупных средств, были неуверенными

Реформы Сухомлинова, завершившиеся созданием кадров авторот при 9 желбатах, явились уже большим шагом на пути формирования авточастей, хотя ни одна будущая авторота не была снабжена машинами. Машины понемногу покупались, [1] намечался тип грузовика, пригодный для русских дорог, [2] вырабатывались штаты крупных войсковых единиц [3] и т. д.

Московское совещание 1912 г. дает толчок к скорейшему приобретению машин для армии. Хотя название авторот и появляется впервые в записке о мероприятиях Сухомлинова в 1909 г., роты эти собственно нельзя было называть автомобильными, т. к. никакого автоимущества у них еще не было и до мобилизации армии не появлялось. Эти автороты, распределенные по боевому расписанию между отдельными армиями, содержались в мирное время в качестве кадров будущей организации автомобильных частей. [4] Как велась подготовка их и какие могли получиться результаты от обучения состава желбатов, мы уже видели из обзора обучения железнодорожных частей. Подготовка эта была слаба, и лучших результатов вряд ли можно было достигнуть при этих условиях. Нужна была совершенно особая учебная часть, богато снабженная моделями, мастерскими, материалами и руководителями. Такой частью явилась учебная авторота в Петербурге, созданная Упвосо.

---

[1] Покупки автомашин (отдельными единицами) начались с 1904 г., когда штабы западных пограничных округов получили их по 2-3 на округ.

[2] Первые пробеги автомашин, устроенные Упвосо для грузовых и легковых автомобилей по отдельным маршрутам в 1909 и 1911 гг., были проверочными для выяснения, с одной стороны, наиболее пригодных типов машин, а с другой — проверкой состояния наших дорог.

[3] По плану наиболее неотложных мероприятий по ГУГШ (работа комиссии ген. Поливанова) Упвосо намечались следующие мероприятия на 1906 — 1908 гг. по Евр. России и Кавказу: а) покупка 32 машин и 128 мотоциклов, оборудование автомобильной мастерской; формирование и содержание команд шоферов. В. И. Арх., д. № 21.

[4] В. И. Арх., д. № 182077, стр. 126.

Снабжение автомобилями штабов по мирному времени намечено было совершенно ничтожное. [1] Производилась заготовка для высших штабов (армий) в количестве 30 шт. 40-сильных машин, а для конницы (кавалерийских и казачьих дивизий и бригад, а также конно-саперной команды), всего 35 шт. 30-сильных машин.

Распределение первых 30 машин по высшим штабам свелось к тому, что штаб ставки получил 5 штук, оба фронта — по 5 машин, штабы 1-й, 2-й, 4-й, 5-й и 6-й армий — по 2 автомобиля, 3-я армия — 4, а 7-я — 1 машину.

Закупка автомобилей за границей производилась особой комиссией, и прибытие автомобилей ожидалось в январе 1913 г.

В мирное время эти машины намечалось содержать в качестве неприкосновенного запаса при отдельных авторотах (будущих).

Приведенные цифры оказались очень далеки от фактической потребности в автомашинах, выяснившейся с первых же месяцев войны.

ГУГШ предполагало также использование автомобилей в конных частях, как средств связи. Снабжение автосредствами этих частей намечалось в следующем виде: штабы дивизий и отдельные бригады Европейской России должны были получить по 1 автомобилю и по 3 самоката; кроме того, 14 штабов дивизий получило по 5 мотоциклов, а управление отдельной конной бригады — 2 мотоцикла. Каждый полк этих дивизий и бригад получал по 2 самоката.

Для подготовки шоферов и мотоциклистов конные части должны были из своего состава выделить и командировать в Петербург в распоряжение Упвосо необходимое число рядовых для обучения. [2]

По мере отпуска средств на заведение автомобильного имущества и по мере выяснения огромного значения самоходов для службы связи на войне, Упвосо, постепенно перерабатывая нормы снабжения штабов и войсковых частей автомобильным имуществом, остановилось на следующих: штабу главнокомандующего и штабам 2 фронтов—по 10 автомобилей и 10 мотоциклов; штабам корпусов — 3-4 автомобиля и 4 мотоцикла, а штабам пехотных дивизий и стрелковых бригад — по 1 автомобилю и 4 мотоцикла.

Наиболее обездоленными оказались штабы пехотных дивизий и стрелковых бригад, так как в действительности эти штабы обычно сидели без машин. [3] Начальникам некоторых дивизий часто приходилось пользоваться верховой лошадью или бричкой в ущерб времени и сохранения сил.

---

[1] Один открытый автомобиль в 40 с.—штабу округа и по одному автомобилю в 30 с. — на корпус. Учитывая свойства местных путей сообщения, сибирск. корпусам и кавказским даны были 40-сильные машины.

[2] Намеченное первоначальное командирование этих рядовых для обучения в железнодорожные части было отменено. В. И. Арх., д. № 187080.

[3] Слабосильные и не первоклассные машины при плохих дорогах часто ломались, а замены не было.

Нормы снабжения автомобильным имуществом выработаны были в ноябре 1912 г. в особом совещании при Упвосо.[1] По этим нормам Упвосо и приступило к более планомерному снабжению войсковых частей машинами и к формированию 5 грузовых транспортов.[2]

В 1912 г. закончено было обеспечение пассажирскими автомобилями окружных и корпусных штабов. В связи с тревожной политической обстановкой заготовлено было за границей 400 грузовых и легковых машин. Впрочем, для поощрения отечественной автомобильной промышленности заказано было 60 легковых автомобилей Балтийскому вагоностроительному заводу.[3]

Покупка автомобилей за границей продолжалась небольшими партиями весь 1913 г. и достигла максимальных размеров уже осенью 1914 г. после объявления мобилизации. В короткий период времени ГВТУ по требованию ГУГШ заказало в Англии, Америке, Франции и Италии всего около 4 700 автомобилей и мотоциклов со сдачей в Архангельске.

Половина машин, закупленных в 1912 г., разослана была на места в начале 1913 г. Рассылку остальных машин Упвосо намечало закончить к концу марта 1913 г. К этому же сроку Упвосо собиралось снабдить машинами все войсковые штабы по нормам мирного времени, предполагая довести число машин и мотоциклов в войсковых штабах и транспортах до норм военного времени уже после мобилизации армии путем военно-автомобильной повинности или реквизиции.

Для обеспечения автотранспортов и войсковых автомобилей намечено было формирование 5 отдельных авторот и 7 команд за счет 5-х рот желбат Европейской России.

Ряд неблагоприятных условий, в числе которых на первом месте стояло бездорожье страны, замедлял развитие автомобильного дела в России, в котором ВВ должно было быть весьма заинтересовано.

Копируя начинания прусского генерального штаба, Упвосо разработало закон о военно-автомобильной повинности, утвержденный только в 1914 г.,[4] и предполагало представить в законодательные учреждения проект „положения о российской автомобильной дружине“.[5] Последнее начинание не было закончено.

[1] В. И. Арх., д. № 187080.

[2] 1-й в Вильне, 2-й в Белостоке, 3-й в Киеве, 4-й и 5-й в Барановичах.

[3] В. И. Арх., д. № 185286, стр. 8 и 175585.

[4] Положение о военно-автом. повинности, приказ ВВ 1914 г. № 935.

[5] Не желая тратить в мирное время больших сумм на закупку автомобилей, прусское воен. министерство завело их в ограниченном числе, главным образом для учебных целей; для обеспечения же потребностей военного вр. в. м-во распространило закон о подводной повинности на моторные повозки и, кроме того, с 1908 г. установило выдачи частным лицам, владельцам автомобилей определенного типа, пожелавшим заключить контракт, значительных единовременных премий (на премии в. м-во истратило в 1909 г. 500 тыс. марок, причем законтрактовало на военное время до 350 грузовых автомобилей, поднимавших 2 100 тонн полезн. груза). В 1908 г. у немцев было уже более 200 легковых машин и 350 грузовиков. В. И. Арх., д. № 171349, стр. 7.

Что касается военно-автомобильной повинности, то результаты применения ее не оправдали ожиданий вследствие незначительного распространения автомобилизма среди населения. [1]

Всей указанной массы автомобилей разного типа и назначения, заказанных Упвосо до 1913 г. и ГВТУ с осени 1913 г. и в начале войны, оказалось недостаточно. [2]

Затянулось и формирование авторот: до 17 августа 1914 г. сформировано было только 6, остальные 6 сильно запаздывали формированием.

При сравнительно большом для армии числе машин и огромном проценте выходящих из строя автомобилей, причиной чему, кроме плохих дорог, являлось и неумелое управление машинами плохо подготовленных шоферов, рабочих рук для ремонта не хватало.

Постановлением военного совета от 14/VIII 1914 г. сформирована была в Петербурге ремонтно-автомобильная мастерская при учебной автороте. [3]

Новые формирования автомобильных частей для действующей армии продолжались все время, в особенности авторот, число которых в 1916 г. намечалось увеличить до двух на армию и по одной в распоряжение соответствующего штаба фронта, [4] что значительно превысило первоначальную норму в 12 авторот.

Заканчивая краткий обзор снабжения армии автомобильным имуществом, мы видим, что в этом отношении Упвосо не доделано было многое. Первые же месяцы войны указали на ошибочность расчетов Упвосо как в отношении исчисления потребности материальной части, [5] так и обеспечения снабжения ее личным составом. Никаких запасов ни в той, ни в другой области заготовлено не было. В результате требования армии удовлетворялись с опозданием, и это было даже не по вине ГВТУ, получившего накануне войны от ГУГШ неналаженное и незаконченное дело.

---

[1] С объявлением мобилизации, по данным на 12/IX 1914 г., принято было по повинности всего 832 легковых, 127 грузовых автомобилей и 983 мотоцикла. Кроме того, конфисковано 237 автомобилей и 162 мотоцикла и состояло на учете, но не взято, около 1 000 машин и грузовых автомобилей.

[2] В конце сентября 1914 г. ГУГШ определило число потребных машин для окончания формирования по плану мобилизации в 1 000 шт. разных систем. В. И. Арх., д. № 185449.

[3] С 283 вольными рабочими. В. И. Арх., д. № 185—449.

[4] В. И. Арх., д. № 186432, стр. 20.

[5] Сформированные осенью 1914 г. 6-я, 7-я и 8-я автороты получили фактически по автомобильной повинности менее 50% табельного числа грузовых автомобилей, причем большая часть из них от долгого употребления находилась в состоянии, не обеспечивающем продолжительную службу в армии. Это обстоятельство сильно повышало потребность в новых машинах. В. И. Арх., д. № 185449, стр. 94.

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ЧЕТВЕРТАЯ.

Охрана железных дорог.

При войне на западе ГУГШ предполагало охранять, главным образом, ж. д. района полевого управления, а из ж. д. тылового района только главные магистрали, служившие путями перевозки войск по сосредоточению и для подвоза к армии всего необходимого.

План охраны ж. д. тылового управления вырабатывался штабами тыловых округов самостоятельно, применительно к „инструкции по охране ж. д. внутренней сети“, стремившейся переложить тяжесть охраны на управление самих ж. д.[1]

Линии ж. д. тылового района, по значению их для воинского движения, делились на магистральные и второстепенные (меридиональные).

При разработке вопросов охраны ж. д. принято было как правило, что в тыловом районе ж. д. могут подвергнуться нападению только отдельных злоумышленников, но не отрядов неприятеля.

Поэтому охрана тыловых дорог сводилась к окарауливанию важнейших сооружений.

Воинские команды назначались только для охраны сооружений, имевших наибольшее значение. Кроме того, где было нужно и возможно, к охране намечено было привлекать городскую полицию, а к охране больших мостов с воды — местный судоходный надзор и речную полицию.

Законченный разработкой план охраны содержал в себе перечень искусственных сооружений, охраняемых войсками, величину наряда, наименование войсковых частей, время выставления этими частями караулов и их смены второочередными войсками и т. д. Особо указывался список сооружений, охраняемых железнодорожными стражниками, и перечень мостов, охраняемых с воды и с земли. Главное участие в разработке плана охраны ж. д. принимали З.

Они же, а также начальники железнодорожных жандармских полицейских управлений, представители губернских учреждений и округов путей сообщения привлекались в дальнейшем при окончательной разработке плана охраны при штабе округа.

Выработанный план утверждался командующим войсками в. о., а все вытекавшие из него мероприятия по охране проводились по мобилизационным планам как железнодорожных и судо-

---

[1] Железнодорожн. стражниками, путевыми и мостов. сторожами и пр.

ходных дистанций, так и войсковых частей. Затем план этот представлялся в ГУГШ.[1]

Что касается сети ж. д. полевого управления, то здесь значение каждой линии определялось Упвосо по соглашению с ген.-квартирмейстером ГУГШ, после чего список дорог, подлежащих охране, утверждался начальником генерального штаба и препровождался для руководства штабам округов, вырабатывавшим уже подробные ведомости охраны.

Что касается размера наряда войск на охрану ж. д., то даже на ж. д. тылового района, где войсками охранялись только важнейшие сооружения, наряд был значителен. На ж. д. полевого управления — он был еще больше.

По данным 1913 г., на охрану мостовых сооружений трех центральных в. о. — Московского, Казанского и Области войска Донского — требовалось 170 офицеров и свыше 5 000 солдат.[2]

Так как в первые дни мобилизации, до готовности второочередных частей, наряд на охрану ж. д. назначался от полевых войск, сменявшихся второочередными, а последние сменялись ополчением, ГУГШ высказывало опасения, что первоочередные и второочередные части не успеют смениться дружинами ополчения, и что поэтому большая часть рот на этой охране может быть растеряна. Этого, однако, не случилось.

Для комплектования формируемых для охраны ж. д. войск предполагалось использовать ополчение.[3]

Нормы исчисления ополченских частей, принятые Упвосо для охраны железнодорожных линий района военных действий, были велики (5 пеших на 1 *км* и 1 конный на 5 *км*). Впрочем, норма конных ополченцев была несколько снижена, в виду трудности формирования конно-ополченских частей.

При таком расчете по расписанию 1910 г. требовалось:[4]

Для 1-й армии	25 пеших	дружин	и 6 конн.	сотен;	
„ 2-й „	13 „	„	3 „	„	
„ 3-й „	16 „	„	4 „	„	Итого —
„ 6-й „	29 „	„	7 „	„	106 др. и
„ 7-й „	23 „	„	5 „	„	25 к. с.

Если расчеты на число людей для охраны ж. д. соответствовали фактической потребности, то для охраны границ некоторых округов они были малы, что создавало опасения за целость ж. д.

---

[1] ГУГШ по отд. ген.-кварт., д. № 209.

[2] По Московск. округу войсками предположено было охранять 297 постов при наряде в 32 оф. и 2 403 рядовых, остальные 338 постов охранялись вооруженными стражниками в числе 1 132 ч. По Казанскому округу на 149 постов требовалось 138 оф. и 2 422 рядовых и в Донской области на 51 пост — 384 рядовых. Дело № 209 ГУГШ.

[3] На госуд. ополчение намечалось возложить след. задачи: 1) охрану границ ж. д. и телеграфных линий, 2) охрану этапов, 3) охрану транспортов, и 4) работы в крепостях, 5) на станциях нагрузку и разгрузку вагонов и 6) караульн. и гарнизонную службу. В. И. Арх., д. № 126609, стр. 13.

[4] Там же, стр. 16.

в пограничных округах. „Охрана нашей границы, и раньше недостаточно организованная, в настоящее время совершенно расстроена,—пишет ген. Алексеев начальнику ген. штаба,—направление наших путей сосредоточения, пролегающих от Казатина и Жмеринки в сев.-западном направлении косвенно по отношению границы, делает достижение их для противника удобным, а порчу легкой. Закрыть частям противника доступ к ж. д. с наличными силами невозможно, ибо 11-я и 12-я кав. дивизии вместе с пехотными частями XI и XII корпусов должны прикрывать головы наших главных путей сосредоточения...

Участки Кременец — Волочиск, Волочиск—Каменец-Подольск, а также Заднестровский уч. вовсе лишены охраны, кроме команд пограничной стражи. Между тем эти участки заключают кратчайшие и удобнейшие пути для нападения на ж. д. в сторону Шепетовки, Полонного и Деражня-Жмеринка.

Недостаточность охраны южного участка бросается в глаза.“ [1]

В данном вопросе, как и во многих других, принес большую пользу 1912 г., произведший как бы репетицию подготовки к мобилизации трех западных пограничных округов.

В виду тревожного политического положения, осенью 1912 г., по приказанию военного министра, была выставлена охрана к важнейшим постам южного фронта Варшавского в. о., а штаб округа самостоятельно выставил охрану мостов на линиях: Ивангород — Повурск, Брест — Ковель, Брест — Холм, Луков—Люблин, на Буге у Дрогичина, на Ясельде у Погодина и т. д.[2]

Эта охрана ж. д. мостов Киевского и Варшавского округов снята была только в мае 1913 г.

Опыт охраны ж. д. в 1912 г. учтен был штабами пограничных округов летом 1914 г.

Командующие войсками пограничных округов неоднократно возбуждали в своих годовых отчетах ходатайства о постройке специальных блогкаузов на некоторых железнодорожных мостах западной пограничной полосы, но отсутствие денежных средств мешало проведению в жизнь этого мероприятия. [3]

---

[1] В. И. Арх., д. № 171760, стр. 26.

[2] Телеграммы начальника ген. штаба—комвойсками Варшавского и Киевского в. о. №№ 2746—2745 и депеша штаба Варш. о. № 2538. В. И. Арх., д. № 171350.

[3] На ходатайстве ген. Иванова об отпуске 100 000 руб. на постройку блокгаузов, повторявшемся безрезультатно с 1908 г. (причем каждый раз имелась отметка царя об удовлетворении), в 1910 г. царь положил резолюцию: „отпустить немедленно без отговорок“. На эту резолюцию Сухомлинов представил объяснение, причем в докладе писал следующее: „для исполнения сей резолюции придется снять 100 000 руб. с одного из кредитов на нужды крепостей, между тем возведение в Киевском в. о. обеспечивающих ж. д. фортификационных построек не имеет серьезного значения, на которое указывал ген. Иванов, ибо на правом берегу Днепра нет крупных железнодорожных сооружений. Кроме того, удовлетворение ходатайства Иванова неминуемо повлечет за собой аналогичные ходатайства со стороны других пограничных округов, что в свою очередь потребует весьма значительных денежных средств, а посему испрашивается отмена резолюции“. Резолюция была отменена. В. И. Арх., д. № 126847, стр. 21. Всеп. отчет за 1910 г.

Вопрос об оборудовании блокгаузами некоторых мостовых сооружений западных пограничных округов был поднят Упвосо в 1911 г., но только в феврале 1914 г. 1-й оберквартирмейстер реагировал на сношение Упвосо докладом об этом ген. Данилову. По данным, собранным от округов, намечалось обеспечить оборонительными сооружениями 27 мостов.[1]

Так ничего по этому вопросу управлением генер.-квартирмейстера сделано и не было, хотя вопрос о блогкаузах поднимался одним только Киевским округом ежегодно, начиная с 1908 г. и хотя генер.-квартирмейстеру известен был взгляд на этот вопрос начальника австрийского ген. штаба. По агентурным сведениям, в борьбе с Россией Ав.-Венгрия была озабочена прежде всего разрушением некоторых мостовых сооружений. На соображениях австрийского ген. штаба о задачах живущего в России польского населения начальник австрийского ген. штаба наложил следующую резолюцию: „я могу уверенно считать войну против России выигранной, если система путей сообщения русского театра будет хоть отчасти нарушена в подготовительный к мобилизации период“.[2]

---

[1] Из них в Варшавском в. о. (на Нареве у ст. Лапы, на З. Буге у Малкина, на р. Ливец у ст. Лохов, у Ивангорода на Висле, на З. Буге у Дорогобусска, у Ковеля на р. Турии и на З. Буге у ст. Треблинка). По Виленскому округу — 6 и по Киевскому — 14. Гл. обр. по пограничным участкам Здолбуново—Радзивиллов, Каменица — Кременец и др.

[2] В. И. Арх., д. № 127296, стр. 6.

ГЛАВНЕЙШИЕ ДАННЫЕ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ТЫЛОВОГО РАЙОНА ПО СОСТОЯНИЮ НА ИЮЛЬ 1914 Г.

(данные взяты из таблицы II Статистического ежегодника России за 1914 г.).

№№ п/п.	НАЗВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	Строительная длина линий [1]	В том числе участков с двойн. колеей	Горизонт. части пути % от гр. 3	Подъемы или уклоны в %			Наибольший подъем	Прямые части в % от гр. 3.	Кривые части в % от гр. 3				Примечание
					До 0,005 включ.	От 0,005 до 0,01 вкл.	От 0,010—0,015 включ.			При радиусе более 300 саженей (640 м)	При радиусе 300 или менее 300 саж.	Наименьший радиус на дороге	Число станций и др. остановочн. пунктов	
1	Моск.—Курск.—Нижег.	1163/1240	921/982	27,1	39,3	33,2	0,4	0,012	79,3	20,3	0,4	300/640 [2]	171	на ветвях
2	Николаевская	1523/1624	833/888	33,3	38,8	27,9	—	0,010	82,2	12,3	5,1	115/245	166	портовая ветвь
3	Пермская	2247/2397	—	38,5	17,2	29,0	15,3	0,15	68,8	10,6	20,6	150/320	140	на ветвях
4	Самаро-Златоустовская	1167/1244	434/462	32,6	16,5	49,3	1,3	0,020	65,1	14,0	20,9	100/213	146	на ветвях
5	Сызрано-Вяземская	1306/1392	96/102	35,4	12,8	51,8	—	0,10	71,5	24,4	4,1	200/426	158	
6	Северная	2387/2550	106/112	36,8	26,4	36,7	0,1	0,012	81,4	13,6	5,9	150/320	211	
7	М.-Казанская	2492/2658	188/200	34,9	14,0	51,1	—	0,010	64,8	21,8	13,4	80/170	205	уч. Рузаевка, Сызрань — Батраки
8	Рязано-Уральская	3731/3980	581/619	30,2	29,6	32,6	7,4	0,16	79,6	10,5	9,9	140/298	343	
9	Юго-Восточные	3281/3500	454/484	37,8	16,9	44,3	1,0	0,015	74,2	15,9	9,9	150/320	277	

[1] Знаменатель — километры.
[2] Знаменатель — метры.

Приложение № 2.

ТАБЛИЦА ГЛАВНЕЙШИХ ДАННЫХ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ СЕТИ ПОЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ ПО СОСТОЯНИЮ НА 1/I 1914 Г.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГ	ГОД ОТКРЫТИЯ	Строит. длина в километрах	В том числе участков с 2 колеями	Горизонтальные части пути в %	Подъем и уклон в %		Наибольший подъем	Прямые уч. пути в %	Наименьший радиус кривизны	Число паровозов по данным на 1912 г.			Отапливающихся			Вагон-парк по данным на 1912 г.		Пропускная способность ж. д. (в парах)
					от до 0,005	от 0,005 до 0,030				Всего	Из них Пассаж.	Из них Товарных	Каменным углем	Торфом	Дровами	Пассаж.	Товарн.	
Александровские .	1871	1115/1092	1107	42,3	15,9	41,8	0,009	79,5	150	535	145	390	521	12	2	622	6 314	29
Полесские	с 1882 г. — 1896 г.	1948/2002	1107	58,5	16,0	25,5	0,010	80,5	250	339	54	285	114	—	225	509	9 128	14 — 16
Привислинские . .	с 1866 г. — 1898 г. Седлец — Волковыск — 1906	2382/2430	1162	36,7	29,7	33,6	0,012	78,9	150	673	116	557	673	—	—	1 004	17 193	2 — 46
Риго-Орловские . .	с 1861 — 1868 Жлобин — Витебск в 1902	1544/1553	783	31,7	42,2	26,1	0,010	81,6	143	530	101	429	316	—	214	796	13 830	13 — 18
Сев.-Западные . . .	с 1853 — 1862 Балтийская и Псковско-Рижская 1889 г.	2671/2716	1360	41,1	41,9	17,2	0,011	81,1	200	946	360	586	499	78	369	1 239	14 576	от 10—33
Юго-Западные . .	с 1865 г. — 1893 г.	4112/4166	1410	45,2	15,7	37,5	0,018	73,5	90	1 522	242	1 246	1 522	—	—	1 760	33 160	4 — 49
Моск.-Винд.-Рыб. .	с 1870 г.—1904 г. Новосокольники — Витебск и Московская сеть 1901 — 1904	2417/2628	26	38,7	22,8	37,4	0,013	77,1	150	412	—	—	—	—	—	644	11 229	5 — 9
Южные	1869 — 1901 Кроме линии Николаев — Херсон, открытой в 1907 г.	3147/3267	1086	26,3	37,9	31,7	0,015	89,2	150	1 398	215	1 183	1 398	—	—	1 769	35 607	2 — 16
В.-Венская	с 1845 г. — 1861 г. Варшава—Калиш в 1903 г.	250/154	—	—	—	—	—	—	—	405	100	305	405	—	—	789	14 430	2 — 49
	—	19592/20658								6 760[1]	1 336[1]	4 865[1]	—	—	—	9 192	155 537	

[1] На версту (1,06 *км*) сети приходилось 0,35 паровоза и 8,03 тов. вагонов; данные о подвижном составе, приведенные в таблице, совершенно были изменены командированием подвижного состава с дорог сети тылового района по плану мобилизации.

[2] Знаменатель — эксплуатационная длина.

Приложение № 3.

Потребности в водоснабжении рассчитывались почти одинаково на всех главных магистралях полевой сети, сходившихся к Варшаве.

Напр., на петербурго-варшавской магистрали Северо-Западных ж. д. при определении пропускной способности ее было принято, что станции водоснабжения с одним комплектом оборудования работают 18 ч. в сутки, а с двумя комплектами — 24. [1]

Из суточной производительности каждой водокачки исключалось количество воды, потребное для нужд самой станции, а именно: для станции с основным депо 5 тыс. *кб. ф.*, для станции с оборотным депо 2 тыс. *кб. ф.* и для остальных станций 500 *кб. ф.*, кроме Пскова (наибольший расход 15 тыс. *кб. ф.*) и Двинска (21 900 *кб. ф.*).

Расход воды на одну виртуальную версту[2] — поезд для моб. расп. № 19 принят был в 4,25 *кб. ф.* (согласно опытных поездок в 1907 г. с воинским поездом 40-вагонного состава, весом 32 тыс. пудов).

Станции водоснабжения, из которых исходили при расчетах: Петербург, Гатчина, Сиверская, Низовская, Преображенская, Луга, Плюсса, Струги-Белые, Торошино, Псков, Остров, Жогово, Корсово, Режица, Антонов, Вышки, Двинск и т. д. Суточная пропускная способность узловых станций, при условии, что по всем нижеуказанным направлениям число поездов проходит одно и то же, равнялась: для Тапса — 37, Валка — 136 поездам и т. д.

---

[1] В. И. Арх., д. № 205814, стр. 6.

[2] Виртуальная длина — есть длина перегона, как бы выпрямленного по особой формуле (проф. Щукина), т. е. в коем вместо каждого подъема или кривой берется прямая соответственно увеличенная.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ
О ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ (БЕЗ ФИНЛЯНДИИ), АВСТРИИ И ГЕРМАНИИ

ГОДЫ	Эксплуатац. длина ж. д. к концу года в верстах (знам.—*км*)			Число паровозов к концу года на версту (1,06 *км*)			Число товарн. и багажн. вагонов к концу года на версту (1,06 *км*)			Общее число служащих и рабочих в тысячах и процентах на версту (1,06 *км*) в Евр. России
	Евр. Россия	Австрия	Германия	Евр. Россия	Австрия	Германия	Евр. Россия	Австрия	Германия	
1903	45 325/48 352	34 864/37 192	48 508/51 747	0,31	0,25	0,43	7,19	5 63	8,89	—
1904	46 444/49 546	35 186/37 536	49 677/52 994	0,31	0,25	0,43	7,36	5,71	8,94	—
1905	46 269/49 359	35 868/37 196	50 450/53 820	0,32	0,25	0,43	7,62	5,68	9,13	—
1906	47 816/51 010	36 792/39 249	51 218/54 639	0,32	0,25	0,44	7,85	5,69	9,43	—
1907	49 528/52 835	37 524/40 030	51 826/55 287	0,32	0,26	0,47	7,76	5,80	9,94	—
1908	49 882/53 212	39 486/42 123	53 596/57 175	0,34	0,26	0,48	7,90	6,05	10,33	735/14,7
1909	50 346/53 708	39 311/41 936	53 701/57 287	0,34	0,27	0,50	7,93	6,03	10 55	695/13,8
1910	50 453/53 823	40 002/42 674	54 521/58 162	0,34	0,27	0,50	7,94	6,29	11,17	670/13,3
1911	51 925/55 393	40 272/42 962	55 124/58 806	0,33	0,28	0,50	8,01	6,30	11,61	696/13,6
1912	52 370/55 868	—	—	0,32	—	—	8,01	—	—	725/13,9
1913	52 854/56 374	—	—	0,32	—	—	8,21	—	—	709/13,4
1914	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Примечание: Из числа 483 437 товарных вагонов, состоявших в наличии на 1/I 1914 г., крытых было 324 012 (653 497 осей), полувагонов 19 920 и платформ 85 243.

Приложение № 5.

ТАБЛИЦА

ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ СЕТИ Ж. Д. ГАЛИЦИИ И ПРИЛЕГАВШИХ ВЕНГЕРСКИХ КОМИТАТОВ.[1]

НАЗВАНИЕ ЛИНИЙ Ж. Д.	Число колей	Число пар воинских поездов в сутки
А. Главные линии:		
1) Вена — Прерау — Дзедиц — Краков — Перемышль — Злочев	2	60—72
2) Злочев — Тарнополь — Подволочиск	1	26
3) Красне — Броды	1	26
4) Львов — Ходоров — Станиславов — Хриплин	1	26
5) Хриплин — Коломыя — Черновцы — Новоселицы	1	26
6) Пешт — Сатаралья — Уйгель	2	55—57
7) Сатаралья — Чап — Батынь — М. Сигет	1	26
Б. Второстепенные линии:		
1) Сатаралья — Н. Загорж — Хыров — Перемышль	2	42
2) Зайбуш — Хабувка — Ясло	1	22
3) Ясло — Н. Загорж	1	26
4) Хыров — Самбор	1	26
5) Самбор — Стрый	1	22
6) Стрый — Станиславов	1	24
7) Галич — Подвысокое — Тарнополь	1	22
8) Стрый — Ходоров — Подвысокое	1	22
9) Хриплин — Капычинце — Десятин	1	24
10) Тарнополь — Капычинце	1	22
11) Тарнополь — Залещики — Лужан	1	22
12) Делатынь — Коломыя — Стефанувка	1	26
13) Львов — Белжец	1	24
14) Ярослав — Сокаль	1	22
15) Львов — Яворов	1	32
16) Дембица — Розводов — Пржеворск	1	24
17) Ясло — Ряшев	1	20
18) Тарнов — Щучин	1	20
19) Хабувка — Суха — Тржебиня (возле ст. Граница)	1	24
20) Батынь — Мункач — Стрый — Львов	1	20
21) Чап — Надь — Березно — Львов	1	20
22) Мармарош—Сигет—Вороненко—Делатынь—Хриплин	1	20
23) Орло — Новый Снедец	1	22
24) Чолна — Чача — Зайбуш	1	22

[1] Дело Воен. Уч. Архива, 173, 174.

ПЛАН А.

№№ армий	Состав армий	Районы сосредоточения	Время сосредоточения армий в днях мобилизации: 10	15	20	23	27	30	33	36	40	41	45
			Армии германского фронта.										
1-я	248 б. 183 эс.	Гл. силами на Ср. Немане между Ковной и Друскениками вкл.	72[1]/137	136/145	180/153	196/159	220/183	232/—	244/—	248/—	—	—	—
2-я	232 б. 168 эс.	Гродно — Белосток — Ломжа	144/122	168/125	180/144	212/144	216/156	216/162	216/168	224/168	232/168	—	—
	Итого 480 б. 351 эс.	—	216/259	304/270	360/297	408/303	436/339	448/345	460/351	472/351	480/351	—	—
			Армии австрийского фронта.										
3-я	320 б. 272 эс.	Дубно-Ровенский и Проскуровский	140/130	228/133	288/175	288/205	288/217	296/235	304/241	320/241	320/277	—	—
4-я	216 б. / 183 эс.	Рейовец — Люблин — Ивангород — Луков	24/74	64/88	104/107	132/109	160/115	180/127	196/145	204/163	216/169	216/175	216/183
5-я	208 б. / 161 эс.	Ковель — Холм — Брест-Литовск	48/75	96/76	152/79	186/85	196/121	200/155	208/161	—	—	—	—
	Итого 744 б. 621 эс.	—	112 279	388 297	544 361	606 399	644 453	676 517	708 547	732 565	744 607	744 613	744 621
			Армии, не входившие в состав фронта.										
6-я	128 б. 62 эс.	Район Петербурга	64/21	80/23	85/32	92/38	108/50	112/56	116/62	128/62	—	—	—
7-я	96 б. 60 эс.	Район Бендер	56/44	96/45	96/46	96/48	96/48	96/60	—	—	—	—	—
	Во всех армиях: 1 448 б. 1 094 эс.		548 —	868 635	1084 736	1202 788	1284 890	1332 978	1380 1020	1428 1038	1448 1080	1448 1088	1448 1094

[1] Числитель — батальоны, знаменатель — эскадроны.

Приложение № 7.

Приложение к докладу № 2753 О. В. С. от 26 XI. 1913 г.

ПЕРЕЧЕНЬ

ТРЕБОВАНИЙ ВОЕННОГО ВЕДОМСТВА ПО РАЗВИТИЮ И УСИЛЕНИЮ ЖЕ-ДОРОЖНОЙ СЕТИ СО СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЦЕЛЬЮ, В ПОРЯДКЕ ПОСТЕПЕННОСТИ ИХ ИСПОЛНЕНИЯ.

1. Увеличение паровозного парка до 2000 паровозов. В настоящее время использовать существующую пропускную способность ж. д., а главное использовать ее в надлежащий срок, не представляется возможным как за недостатком паровозов вообще, так и в особенности за невозможностью получить необходимое количество паровозов в надлежащий срок на наиболее важных для нас железнодорожных линиях

Цифра 2000 определилась при разработке задания для моб. расписания № 20, каковое понижено против возможного и необходимого за недостатком 2000 паровозов.

Дальнейшее усиление паровозного парка должно итти параллельно с усилением пропускной способности сети, прокладкой 2-й колеи и постройкой новых дорог.

2. Оборудование товарного подвижного состава автоматическими тормозами.

Работы 1-й очереди.

Уложить 2-ю колею на участках:

1) Сызрань — Пенза — Ряжск С.-Вяз. ж. д. и Раненбург — Смоленск Ряз.-Ур. ж. д. Укладка 2-й колеи на этих участках признается необходимой и ген. кварт., но в последнюю очередь работ. О. в. с. остается при мнении, что работа должна быть произведена в первую очередь, так как по этой магистрали (на уч. Пенза — Сызрань — Самара) расположены части XVI и XXIV корпусов, около 100 эш., каковые при существующей пропускной способности могут быть подняты лишь в 9-10 дней.

2) Киев — Сарны — Ковель и Сарны — Ровно Ю.-Зап. ж. д. и Лунинец — Сарны Полесск. ж. д. Прокладка 2-й колеи на этих участках признается необходимой и ген.-кварт. в первую очередь, за исключением уч. Лунинец — Сарны, каковой относится к 4-й очереди.

О. в. с. на основании опыта наложения на график перевозок для моб. расп. № 20 убедился, что уч. Лунинец — Сарны задерживает быстроту подвозки частей, идущих по Полесским ж. д. в районы Ровно и Ковель. *Резолюция начальника генер. шт. „Согласен“.*

3) Бирзула — Знаменка и Цветково — Вапнярка Ю.-Зап. ж. д. Усиление этих участков второю колеею признавалось необходимым О. в. с. в несколько более позднюю очередь, но вследствие сообщений ген.-кварт. о необходимости ускорения развертывания 3-й и 8-й армий, очередь этих работ повышена с 9-й на 3-ю.

Построить новую дорогу:

4) Рязань — Тула — Сухиничи — Могилев — Бобруйск — Барановичи — Бельск — Варшава (в первую очередь только до Барановичей). *При условии проведения от Рязани (на что есть*

Создание этой магистрали необходимо для ускорения развертывания 4-й и 5-й армий. Ген.-кварт. выполнение этой работы относил на несколько более позд-

ходатайство) получится сплошная линия от Волги. нее время. Отдел в. с. считает необходимым постройку эту выдвинуть в первую очередь, чтобы части 4-й и 5-й армий прибыли в пункты высадки не позднее частей 3-й и 8-й армий.

Усилить пропускную способность участков ж. д. до возможного предела:

Согласен. 5) Москва — Н.-Сокольники — Режица — Крейцбург. Предусматривавшееся О. в. с. и одобренное вами усиление этой линии только до Режицы

Да. распространено до Крейцбурга по указанию вашему в связи с требованием о постройке новой дороги Крейцбург — Олита.

6) Воронеж — Курск — Киев М.-К.-В. ж. д. Усиление пропускной способности этой линии на уч. Курск — Воронеж признается необходимым и ген.-кварт., но в последнюю очередь.

Согласен. О. в. с. считает необходимым усиление ее поставить в указанную здесь очередь, так как эта линия питает магистрали Киев — Сарны — Ровно и Киев — Казатин, а также позволяет ускорить подвоз частей V корпуса, задерживаемых из-за слабой пропускной способности уч. Воронеж — Курск.

Уложить 2-ю колею на участках:

7) Лозовая — Полтава Южн. ж. д. и Полтава — Гребенки — Киев М.-К.-В. ж. д. Часть этих работ (2-й колеи уч. Полтава — Гребенки) ген.-кварт. поставлена в первую очередь, остальная не признается необходимою.

О. в. с. докладывает, что эта линия в связи с уч. Курск — Киев питает магистрали, отходящие к границе от Киева, мощность которых гораздо более названных линий (58 против 39).

Усилить пропускную способность участков ж. д. до возможного предела:

8) Грязи — Орел Ю.-Вост. и Казань — Рузаевка — Рязань М.-Каз. ж. д. (в случае постройки линии Арзамас — Казань необходимость усиления уч. Казань — Рязань отпадает).

Эти работы также указываются ген.-кварт., но в последней очереди. О. в. с. ставит их под № 8, так как слабая пропускная способность их служит причиной

Согласен. задержки подачи частей XVI корп. из Казани и Симбирска и частей XXIV корпуса и Донских казачьих дивизий с Ряз.-Ур. ж. д.

Согласен. 9. Двинск — Полоцк — Смоленск и Брянск — Орел Р.-Орл. ж. д. Необходимость этих работ ген.-кварт. не указывается.

О. в. с. полагает, что работы эти весьма необходимы, так как линии эти важны для быстрой переброски корпусов центральной Россия в Риго-Шавельский район и к сев.-зап. фронту.

Уложить 2-ю колею на участках:

Согласен. 10) Ораны — Олита Сев.-Зап. ж. д. К Оранам можно подвозить 37—65 поездов, из Оран же к Олите только 18.

11) Ростов — Таганрог Екатерин. ж. д. и Беслан — М. Воды Владикавк. ж. д. По названным участкам должны пройти около 300 эшел. частей 3-й Кавк. и Сводн. Кавк. корпусов и Кавказских казачьих дивизий. При существующей пропускной способности пропустить такое число эшелонов возможно только в 9 — 10 дней.

Усилить пропускную способность участков:

12) М. Воды — Ростов Влад. ж. д., по соображениям, упомянутым в пункте 11.

Уложить 2-ю колею на участках:

13) Минск—Ново-Вилейск Либ.-Ром. ж. д.
14) Мосты—Гродно Полесск. ж. д.
15) Вильно—Лунинец и Барановичи—Волковыск.
16) Христиновка—Казатин.
17) Минск—Гомель.

Укладка 2-й колеи на линиях, указанных в пп. 13—17, служащих дли некоторых корпусов магистралями, ускоряет время прибытия их в район сосредоточения (IV арм. кор. и часть XIII) и облегчает условия маневрирования. Работы эти признаются необходимыми и ген.-кварт., как рокадные линии, в 3-ю очередь.

Согласен.

18) Гатчина—Нарва для облегчения условий обороны строящейся кр. Ревель.

Работа 2-й очереди.

Создание новых магистралей:

19) Гришино — Канев — Липовец — Гуменное — Винница — Ямполь. Создание этой магистрали на 45 пар улучшает условия развертывания 3-й и 8-й армий. Магистраль эта проектировалась и ген.-кварт., но в следующем виде: Харьков — Полтава — Гребенка — Черкассы — Цветково — Липовец и далее, как показано выше. О. в. с. полагает, что создание магистрали от Гришино более выгодно, так как даст совершенно самостоятельную железнодорожную линию, тогда как проектируемая ген.-кварт. в большей своей части состоит из уже в полной мере использованных линий и только в конечной своей части представляет самостоятельную дорогу.

20) Крейцбург—Вилькомир—Кошедары—Олита. Эта линия в связи с усилением линии Москва — Режица — Крейцбург создает новую магистраль для ускорения развертывания в Риго-Шавельском районе.

21) Барановичи—Ковель или Пинск—Ковель. Постройка этой дороги позволит производить высадку в районах 4-й и 5-й армий значительно быстрее и более полным образом обеспечить железнодорожную связь 5-й армии с тылом.

22) Линево—Беловеж.
23) Бельск—Мазовецк.
24) Лида—Ораны. Работы по пп. 20—24 создают удобства развертывания армий на сев.-зап. фронте.

Надо однако ускорить вывоз 31-й див. из Харькова и 2-й из Полтавы с их артиллерией, поэтому на ряду с линией Гришино — Канев желательно усилить линию Харьков—Полтава и Гребенка—Цветково 2-й колеею.

25) Бар—Солодковцы.

Перешить на широкую колею:

Да.

26) Березвечь—Свенцяны и соединить с участком Полесских ж. д. Полоцк — Молодечно.

Согласен.

Уложить 2-ю колею на участке:

27) Нарва—Ревель.
28) Псков—Валк—Тапс. Вторая колея на этих линиях необходима для улучшения условий обороны побережья Финского залива и для обеспечения вновь строющегося порта у Ревеля.

Работа 3-й очереди.

Усилить пропускную способность участков:

29) Псков—Бологое.
30) Дубно—Кременец.
31) Ртищево—Саратов.
32) Александров—Ярославль.

Перешить на широкую колею:

33) Чудово — Старая Русса, „Валк-Штокмансгоф (если можно)“ (приписано рукой Н-ка Генштаба).

Уложить вторую колею:

34) Вязьма — Протопопово.
35) Узловая — Ряжск С.-Вяз. ж. д.

Подл. подп. Н-к Отвосо Добрышин и Н-к V Отд. Раттель.

Приложение № 8.

ПЕРЕЧЕНЬ

РАБОТ ПО РАЗВИТИЮ И УСИЛЕНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ СО СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЦЕЛЬЮ

к журналу совещания 30/XI, 10, 16 и 28/XII 1913 г.

Составлен 28/II 1914 г.

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ			Очередь осуществления работ	Порядков. номер исполнения работ
Европейская Россия.				
1. Увеличение паровозного парка на 1 550 паровозов при условии ежегодного увеличения паровозного парка по 600 паровозов в течение пяти лет для коммерческой надобности.				
2. Оборудование товарного подвижного состава автоматическими тормозами.				
3. Укладка 2-й колеи на участках:				
Верст:				
70	Тетерев — Коростень		1-я	1
132	Сарны — Ковель		1-я	1
83	Сарны — Ровно		1-я	1
100	Лунинец — Сарны		1-я	2
318	Бирзула — Знаменка		1-я	3
252	Вапнярка — Цветково		1-я	3
44	Ораны — Олита		1-я	4
173	Минск — Ново-Вилейск		1-я	5
55	Мосты — Гродно		1-я	6
297	Вильна — Лунинец		1-я	7
123	Шихраны — Казань		1-я	8
205	Барановичи — Белосток		1-я	9
281	Минск — Гомель		2	10
106	Гатчина — Нарва		2	11
197	Нарва — Ревель		2	12
418	Псков — Валк-Тапс		2	13
125	Рязань — Тула		2	14
2 879				
4. Усиление пропускной способности участков ж. д. до возможного предела:				
Верст:				
744	Москва — Крейцбург	до 16 пар действующих воинских	1-я	
290	Грязи — Орел	до 16 пар действующих воинских	1-я	
241	Москва — Сухиничи или Горбачево — Сухиничи	до 16 пар действующих воинских	1-я	
240	Сухиничи — Смоленск	до 16 пар действующих воинских	1-я	
679	Рязань — Рузаевка — Сызрань	до 16 пар действующих воинских	1-я	
570	Шихраны — Арзамас — Люберцы	до 16 пар действующих воинских	1-я	

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ			Очередь осуществления работ	Порядков. номер исполнения работ
Верст:				
1 086	Сызрань — Пенза — Ряжск — Вязьма		1-я	
376	Двинск — Полоцк — Смоленск	до 35 пар действующ. воинских	1-я	
125	Брянск — Орел	48	1-я	
381	Синельниково — Користовка — Знаменка — Бобринская — Цветково	48	1-я	
466	М. Воды — Ростов	32		
334	Псков — Бологое	до 16 пар действит. воинских	3	
37	Дубно — Кременец	до 16 пар действит. воинских	3	
5 549				
	5. Постройка новых ж. д:			
125	Рязань — Тула (однокол.)		1	
700	Тула — Барановичи (двухк.)		1	
760	Гришино — Канев — Ровно (однок.)		1	
75	Канев — Жашков (однокол.)		1	
75	Цветково — Жашков (однокол.)		1	
300	Жашков — Ямполь (двухкол.)		1	
90	Шепетовка — Ямполь (однок.)		1	
300	Рузаевка — Черусти (однок.)		1	
250	Крейцбург — Олита (двухк.)		2	
215	Барановичи — Ковель (двухк.)		2	
140	Линево-Беловеж (однок.)		2	
50	Бельск — Мозовецк (двухк.)		2	
50	Лида — Ораны (двухк.)		2	
325	Барановичи — Варшава (двухк.)		2	
100	Бар — Солодковцы (однок.)		2	
785	СПБ — Орел [1] (однок.)		3	
460	Саратов — Миллерово-Александр. (однок.)		3	
4 790				
	6. Перешивка узкокол. на широкие:			
140	Ряз.-Вл. п. п. от Рязани до пересечения с линией Люберцы — Арзамас		1	
	Валк — Штокмансгофский п. путь		3	
	Березвечь — Свенцяны		2	

[1] ВВ заинтересовано лишь в части этой линии от СПБ до пересечения с линией Бологое — Псков.

	НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ	Очередь осуществления работ	Порядков. номер исполнения работ
	7. Заготовка разборных ферм Эйфеля разных пролетов для погр. ж. д.		
	Кавказ		
Верст:			
200	Построить перевальную жел. дорогу	1	
150	Боржом — Карс (частн. сред.) однокол. с ветвью на Ольты	1	
300	2-я колея на уч. Навтлуг — Карс — Караурган . .	1	
	Усилить пропспособ. Батумск. участка ко времени окончания Черноморской ж. д. (дополн. разъезды на уч. Квалогш — Квириллы, на уч. Квириллы — Михайлово). Введение электрич. тяги на 24 пары действит. воинских поездов.		
650			
	Туркестан		
1 748	Усилить проп. способн. Ср.-Аз. ж. д. (доп. разъезды, усиление водоснабжения).		
450	Построить дорогу от Пишпека до Джаркенда . . .	2	
2 198			
	Дальн. Восток		
	Обеспечить мобилизацию дорог Сибири в случае войны на Д. Востоке. 2-я колея на участке Карымская — Манчжурия		

с подл. верно: За Делопр (подпись)

с копией верно: (подпись)

ТАБЛИЦА

ВРЕМЕНИ ВСКРЫТИЯ, ЗАМЕРЗАНИЯ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ НАВИГАЦИИ БАССЕЙНОВ:

	р. Днепра	Южн. Буга	р. Днестра	р. Вислы	р. Немана	Зап. Двины
			м е	ж д	у	
Время вскрытия, т. е. окончательной очистки от льда в среднем за 11 лет с 1902—1911 г.	выше порогов: 1/III — 5 апр. ниже порогов: 26 фев. — 20/III	20 — 23 февр.	20 февр. — 8/III	9 февр.—11 марта	28 февраля и 21 марта	между 8 марта и 13 апреля
Время замерзания (т. е. первого появления на пути сала) в среднем с 1902 по 1911 г.	выше порогов: 19/X — 21/XI ниже порогов: 15/XI — 27/XI	14/XI — 14/XI	12/XI — 6/XII	5/XI — 4/XII	1 — 16 ноября	26 окт. — 10 дек.
Продолжительность навигации дней: в среднем за 11 л. (1902—1911 г.)	241 — 274	264 — 267	252 — 286	243 — 293	228 — 261	202 — 263 дня

Приложение № 10.

ТАБЛИЦА

ЧИСЛО СУДОВ (ПАРОВЫХ И НЕПАРОВЫХ), НАХОДИВШИХСЯ В ДВИЖЕНИИ ПО РР. ДНЕПР.-БУГСКОЙ СИСТЕМЫ

Было в движении в оба направления		Период	Число судов		
			Всего	Паровых	Непаровых
У г. Пинска по р. Пине	ниже города	в 1912	5 450	3 866	1 584
		в среднем году:			
		1907 — 1911	5 170	3 223	1 947
		1902 — 1906	5 896	3 388	2 508
	выше города	1912 г.	358	17	341
		в среднем году:			
		1907 — 1911	299	3	296
		1902 — 1906	373	2	371
У Брест-Литовска по Западному Бугу	выше города	в среднем году:			
		1912	393	—	373
		1907 — 1911	528	—	528
	ниже города	1912 г.	706	2	704
		в среднем году:			
		1907 — 1911	109	1	108
		1902 — 1906	1	1	186
Ниже местечка Зегржа по р. Нареву		1907 — 1911	209	23	210
		1902 — 1906	433	223	49
По р. Днепру у селения Лоцманской Каменки		1912 г.	54	5	78
		в среднем году:			
		1907 — 1911	82	4	230
По р. Висле у Варшавы пр. Солец	выше пристани	в среднем году:			
		1907 — 1911	506	276	230
		1902 — 1906	707	313	394
	ниже пристани	1907 — 1911	779	391	388
		1902 — 1906	452	—	452

Замеченные ошибки в схемах.

На схеме № 1.

1. Пропущено обозначение ж. д. на участках Волосово—Мшинская и Луга—Ст. Русса.
2. Вместо Пинексельмяки — читать: Пиексемяки.

На схеме № 5.

Вместо Пинексельмяки — читать: Пиексемяки.

На схеме № 7.

1. Вместо Сагоянов — читать: Стоянов.
2. Вместо Кутти Черновицы — читать: Кутта Черновицы.